Die Haftung des Unternehmers und des Versicherers beim Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen

DIETHARD GEYER

Hamburg 1962

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Druck: Verlagsdruckerei E. Rieder
Schrobenhausen / Obb.

April 1962

Meinem Onkel

Herrn Dr. jur. Georg Wettich

Die Haftung des Unternehmers und des Versicherers beim Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen

Dissertation
zur Erlangung des Grades eines Doktors der Rechte
der Rechtswissenschaftlichen Fakultät
der Universität Hamburg

vorgelegt von
DIETHARD GEYER
aus Berlin

Hamburg 1962

Gutachter: Prof. Dr. Hans Möller

Mitgutachter: Prof. Dr. Reimer Schmidt

Tag der mündlichen Prüfung: 16. Februar 1962

Literatur

I. Kommentare und Lehrbücher

Baumbach-Duden	Handelsgesetzbuch, 14. Auflage, München-Berlin 1961
Bruck	Das Privatversicherungsrecht, Mannheim-Berlin-Leipzig 1930
Bruck-Möller	Kommentar zum Versicherung-Vertragsgesetz und zu den Allgemeinen Versicherungsbedingungen unter Einschluß des Versicherungsvermittlerrechts, Band 1, 8. Auflage, Berlin 1961
Düringer-Hachenburg	Das Handelsgesetzbuch, 3. Auflage, Mannheim-Berlin-Leipzig 1930—1933
Ehrenzweig	Deutsches (Österreichisches) Versicherungsvertragsrecht, Wien 1952
Enneccerus-Nipperdey	Lehrbuch des Bürgerlichen Rechts, Allgemeiner Teil, 15. Auflage, Tübingen 1960
Enneccerus-Lehmann	Lehrbuch des Bürgerlichen Rechts (Schuldrecht), 14. Bearbeitung, Tübingen 1954
Finger	Eisenbahnverkehrsordnung, München-Berlin 1951
Forsthoff	Lehrbuch des Verwaltungsrechts, Band 1, 3. Auflage, München und Berlin 1953
Geigel	Der Haftpflichtprozeß, 10. Auflage, München-Berlin 1961
Guelde	Das Recht des Güterkraftverkehrs, II. Teil, Kraftverkehrsordnung, Münster 1956
Hagen	in Ehrenberg, Handbuch des gesamten Handelsrechts, Band 8, 2 Abteilungen, Leipzig 1922
Hein	Kraftverkehrsordnung für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen (KVO), Berlin-Bielefeld-München 1953
Hein-Eichhoff-Pukall-Krien	Güterkraftverkehrsgesetz, Loseblatt-Kommentar, Band 2, Berlin 1953—1960
Isaac	Das Recht des Spediteurs, Berlin 1928
Krien	Die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen, Wiesbaden 1948
Krien-Hay	Kommentar zu den ADSp., Berlin 1959

Manes	Versicherungslexikon, Berlin 1930
Mittelstein	Binnenschiffahrtsrecht, Band 2, Leipzig 1900
Müller	Straßenverkehrsrecht, 20. Auflage, Berlin 1957
Oertmann	Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch (Recht der Schuldverhältnisse), 5. Auflage, Berlin 1928 und 1929
Palandt	Bürgerliches Gesetzbuch, 19. Auflage, München-Berlin 1960
Prölss	Kommentar zum Versicherungsvertragsgesetz, 12. Auflage, München-Berlin 1960
Raiser	Das Recht der Allgemeinen Geschäftsbedingungen, Hamburg 1935
RGRK zum BGB	Das Bürgerliche Gesetzbuch, 9. Auflage, Berlin 1939
RGRK zum HGB	Das Handelsgesetzbuch, 2. Auflage, Berlin 1950
Schlegelberger-Schröder	Handelsgesetzbuch, Band IV, 3. Auflage, Berlin-Frankfurt/Main 1957
Schwartz	Die ADSp. und die Speditionsversicherung, Berlin 1931
Senckpiehl	Eisenbahntransportgeschäft nach deutschem Recht, Berlin 1909
Staub	Kommentar zum Handelsgesetzbuch, 14. Auflage, Berlin-Leipzig 1933
Staudinger-Nipperdey	Recht der Schuldverhältnisse, 11. Auflage, Berlin 1958
Thees	Recht der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, Berlin 1940
Thees-Hagemann	Das Recht der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, 2. Auflage, Berlin 1958

II. Aufsätze, Abhandlungen, Monographien

Augstein	Hat der Reichskraftwagentarif (RKT) Gesetzeskraft und gilt er auch für den Speditionsvertrag? MDR 1953, 10
Balfanz	Allgemeine Beförderungsbedingungen für den gewerblichen Güternahverkehr (AGNB), Bielefeld 1956
Bäuerle	Die Haftung aus dem Frachtvertrag im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen, Diss. Tübingen 1939

Beyer	Die Bedeutung der action directe des französischen Rechts für die Erneuerung der deutschen Haftpflichtversicherung, Diss. Hamburg 1927
Bischoff	KVO-Versicherung und Güterkraftverkehrsgesetz, VersR 1952, 217
Boettinger	Überwindung der Haftpflichtversicherung? VersR 1952, 306
Brockmann	Regreß des Versicherers gegen den Versicherungsnehmer bei der Versicherung für fremde Rechnung in der Transportversicherung? VersR 1960, 1
Clauß	Leistungspflicht des KVO-Versicherers bei unerlaubten Handlungen des Unternehmers, ZfV 1954, 103 und 131
Clauß	Die Problematik der gesetzlich verankerten AGB, dargestellt an der KVO, NJW 1956, 817
Clauß	Zur Allgemeinverbindlichkeit von Versicherungsbedingungen im Bereich der Pflichtversicherung, DAR 1959, 200
Coing	Interesseberechnung und unmittelbarer Schaden, SJZ 1950 Sp. 865
Diekstall	Rechtsgültigkeit der Vereinbarung einer verkürzten Lieferfrist (§ 26 KVO) ohne Vermerk im Frachtbrief? RdK 1954, 178
Diekstall	Die rechtliche Bedeutung des Frachtbriefes beim Abschluß des Beförderungsvertrages im Güterfernverkehr, RdK 1955, 145
Eberhard	Vorsätzliche Schadensherbeiführung durch mitversicherte Personen in der Haftpflichtversicherung, ZfV 1958, 517
Ehrenzweig	Haftungsordnung und Haftpflichtversicherung, (Auszüge aus einem Vortrag), VW 1952, 254
Esser	Grundlagen und Entwicklung der Gefährdungshaftung, 1941
Fromm	Zur Rechtsnatur der KVO, NJW 1954, 588
Heim	Zur Rechtsnatur des KVO-Vertrages, ZfV 1954, 186
Heim	KVO-Haftpflicht- und Transportversicherung, ZfV 1954, 298
Heim	Abgrenzung von Frachtführer-Haftung und spediteurneller Haftung, ZfV 1954, 442

Heim — Die rechtliche Bedeutung des KVO-Frachtbriefes, ZfV 1954, 580 und 620

Heim — Hilfsverrichtungen im Güterfernverkehr, VW 1955, 142

Heim — Vor- und Nachlaufschäden im Güterfernverkehr und KVO-Versicherung, ZfV 1955, 290

Heim — Schäden beim Abladen im Güterfernverkehr, ZfV 1955, 371

Heim — Haftung für Verpackungsmängel im Güterfernverkehr, ZfV 1955, 525

Heim — Haftung für Ladungsverluste im Güterfernverkehr, VW 1956, 280

Heim — Haftungsausschlüsse der KVO und Verschulden des Unternehmers, ZfV 1956, 68

Heim — Der ersatzpflichtige Wert nach § 35 KVO, ZfV 1956, 133

Heim — Zu den Haftungsbestimmungen des § 33 Buchstabe d und e KVO, ZfV 1956, 262

Heim — Verderbsschäden im Güterfernverkehr, VW 1956, 171

Heim — Anrechnung von Unternehmerverschulden im Falle des § 34 Abs. 1 KVO, ZfV 1956, 227

Heim — Güterschadenshaftpflichtversicherung und Risikoausschlüsse, VW 1956, 68

Heim — KVO-Haftung und Schäden durch höhere Gewalt, ZfV 1956, 290

Heim — Abtretung der Versicherungsansprüche gem. § 38 KVO, ZfV 1956, 771

Heim — Beförderungsbedingungen für den Kraftwagen-Güternahverkehr, Betrieb 1956, 1077

Heim — Rechtsgültigkeit von Sondervereinbarungen im Güterfernverkehr, VW 1957, 470

Heim — Haftet der Frachtführer gem. § 31 KVO auch für Sachschäden, VW 1957, 150

Heim — Zur Haftung von Viehschäden im Güterfernverkehr, VW 1957, 205

Heim — Ersatzpflicht für Wertminderung nach der KVO? ZfV 1957, 200

Heim	Annahme und Auslieferung im Güterfernverkehr, VW 1957, 636
Heim	Überlegungen zur Neufassung der KVO (I), ZfV 1957, 631
Heim	Kann der Empfänger die Annahme des beschädigten Gutes im Güterfernverkehr verweigern? VW 1957, 555
Heim	Die Haftung des Unterfrachtführers im Güterfernverkehr, ZfV 1957, 67
Heim	Zusätzlicher Versicherungsschutz im Güterfernverkehr? VW 1957, 287
Heim	Selbsteintritt des Spediteurs und KVO, ZfV 1957, 264
Heim	Grundsätzliches zur frachtrechtlichen Haftungsregelung unter besonderer Berücksichtigung der KVO, ZfV 1958, 111
Heim	Überlegungen zur Neufassung der KVO (II), ZfV 1957, 462
Heim	Frachtnachnahme und Frachtüberweisung im Güterverkehr, ZfV 1958, 745
Heim	Schäden infolge von Frost und Hitze im Güterfernverkehr, VW 1958, 266
Heim	Verlust und unrichtige Verwendung von Begleitpapieren im Güterfernverkehr, ZfV 1958, 17
Heim	Die Ersatzpflicht des Güterfernverkehrs-Unternehmers bei Nichtbeachtung nachträglicher Absenderverfügungen, VW 1958, 88
Heim	Die Rechtslage bei Beförderung gefährlicher Güter im Güterfernverkehr, VW 1958, 582
Heim	Die Haftung des Güterfernverkehrs-Unternehmers für Dritte, VW 1958, 142
Heim	KVO-Haftung und mittelbare Schäden, VW 1959, 474
Heim	Bedeutung und Umfang des Haftungsausschlusses gem. § 34 I b KVO, VW 1959, 53
Hick	Macht die KVO-Versicherung eine Transportversicherung überflüssig? VW 1950, 384
Jacobi	Das Verkehrsopfer, seine Begünstigung und sein Schutzbedürfnis, VersR 1951, 222

Kisch	Zum Kausalproblem im Versicherungsrecht, Wirtschaft und Recht der Versicherung, 1926 Nr. 1
Klein	Die Zahlungseinstellung des Kunden, ZHR 1955, 181
Larenz	Die Berücksichtigung hypothetischer Schadensursachen bei der Schadensermittlung, NJW 1950, 487
Lüke	Zur Forderungsüberleitung nach § 23 Abs. III GüKG, NJW 1960, 1707
Mensching	Die Haftung des Unternehmers nach den Vorschriften der KVO, Diss. Hamburg (nicht veröffentlicht) 1951
Möller	Überwindung der Haftpflichtversicherung, JW 1934, 1076
Möller	KVO und Versicherung, ZfV 1951, 462
Möller	Der Regreß des Kraftverkehrsversicherers nach § 67 VVG, DAR 1953, 107
Moors	Hypothetische Verursachung und Schadensberechnung, NJW 1954, 332
Muth	Die Rechtsnatur der KVO, ZfV 1952, 161
Pressel	Die Haftung des Güterfernverkehrs-Unternehmers für Dritte, VW 1958, 192
Preyer	Zur Frage der vertraglichen Haftung des Güterfernverkehrs-Unternehmers nach der KVO, VersR 1958, 737
Reichert-Facilides	Zum Anwendungsbereich von § 158 c IV VVG, VersR 1955, 65
Reiser	Kann der Versicherer aus eigenem Recht Regreß nehmen? VersR 1951, 1
Roesch	Die Haftung des Frachtführers nach der KVO, BB 1952, 391
Roesch	Die Haftung des Frachtführers für Lieferfristüberschreitung nach der KVO, NJW 1952, 1402
Roesch	Die Haftung für Beschlagnahmeschäden nach den ADSp. / SVS und der KVO, NJW 1952, 962
Roesch	Die Haftung des Unternehmers des gewerblichen Güterfernverkehrs, JR 1953, 135
Roesch	Die Pflichtversicherung des Unternehmers im Güterkraftverkehrsgesetz, NJW 1953, 331
Roesch	Zur Frage der Rechtsnatur der Kraftverkehrsordnung, NJW 1953, 1499

Sander	Haftung des Spediteurs nach den ADSp. und dem dispositiven Recht des HGB, Diss. Frankfurt/M. 1958
Schmidt	Der Regreß des Versicherers (§ 67 VVG und § 1542 RVO), VersR 1953, 457
Schultze	Zur begrifflichen Einordnung der KVO-Versicherung, VersR 1950, 157
Schultze	Die Haftung des Möbeltransportunternehmers, Vers.-Praxis 1955, 150
Seydel	Geltung und Bedeutung der KVO, RdK 1950, 83
Sieg	Haftungsersetzung durch Versicherungsschutz, ZHR Band 113, 99
Sieg	Der Anspruch auf die Frachtdifferenz bei Unterschreitung der Sätze des Reichskraftwagentarifs, BB 1952, 736
Venzmer	Mitverursachung und Mitverschulden im Schadensersatzrecht, München-Berlin, 1960
Voigt	Unterschlagungsschäden in der KVO-Haftpflicht-Versicherung, VW 1950, 95
Voigt	Die Haftung des Frachtführers für Lieferfristüberschreitungen nach der KVO, DAR 1951, 10
Voigt	Grundlagen der Haftung des Unternehmers des gewerblichen Güterfernverkehrs, DAR 1951, 169
Voigt	Die Begünstigung des geschädigten Dritten in der KVO-Haftpflicht-Versicherung, DAR 1951, 73
Voigt	Zur Frage der Haftung für Schäden durch inneren Verderb, DAR 1951, 183
Voigt	Die Haftung für Sturmschäden nach der KVO, DAR 1952, 65
Voigt	Die Haftung für Verschulden im Güterfernverkehr, RdK 1953, 147
Voigt	Der Umfang des Haftungsausschlusses nach § 34 I b KVO, RdK 1953, 59
Voigt	KVO-Haftung und mittelbare Schäden, RdK 1954, 51
Voigt	Geltung der Haftungsausschlüsse des § 34 KVO auch bei Verschulden des Güterfernverkehrs-Unternehmers? RdK 1954, 68
Voigt	Die rechtliche Bedeutung des Frachtbriefes im Güterfernverkehr, RdK 1955, 34

Weimar	Der Ausschluß der Haftpflicht gemäß § 34 Abs. I Nr. c KVO, ZfV 1956, 8
Wessel	Gilt die Kraftverkehrsordnung weiter? VR 1950, 532
Wolgast	Folgerungen aus der besonderen Rechtsnatur der ADSp., BB 1954, 676
Wolgast	KVO, Trajektverkehr, Sonntagsverbot und Versicherung, ZfV 1957, 521
Wolgast	Die KVO als Rechtsverordnung, ZfV 1957, 559
Wolgast	An wen kann in der KVO-Versicherung mit befreiender Wirkung die Entschädigungssumme bezahlt werden? ZfV 1958, 16
Würdinger	Theorie der schlichten Interessengemeinschaft, Stuttgart 1934
Wussow	Die Wirkung des § 158c Abs. 1 VVG auf den Rechtsübergang aus § 1542 RVO, DAR 1951, 137
Wussow	Zur Rechtsnatur der AKB, VersR 1954, 527
Wussow	Gefahrumstandshaftung, VersR 1959, 778

III. Abkürzungen für Zeitschriften, Entscheidungen und Entscheidungssammlungen u. a.

Archiv civ. Prax.	=	Archiv für zivilistische Praxis
BB	=	Der Betriebsberater
BGHZ	=	Entscheidungen des Bundesgerichtshofes in Zivilsachen
Betrieb	=	Der Betrieb
DAR	=	Deutsches Autorecht, vereinigt mit Recht des Kraftfahrers
DGV	=	Der Güterverkehr
DVBl.	=	Deutsches Verwaltungsblatt
DVN	=	Der Versicherungsnehmer
DVZ	=	Deutsche Verkehrszeitung
EE	=	Eger: Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen

HRR	= Höchstrichterliche Rechtsprechung
JR	= Juristische Rundschau
JW	= Juristische Wochenschrift
JZ	= Juristenzeitung
KVR	= Kraftverkehrsrecht von A — Z
MDR	= Monatsschrift für Deutsches Recht
NGT	= Nebengebührentarif
NJW	= Neue Juristische Wochenschrift
RdK	= Recht des Kraftfahrers
Recht	= Das Recht
RGZ	= Amtliche Sammlung der Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen nach Band und Seite
RVkBl.	= Reichsverkehrsblatt
SJZ	= Süddeutsche Juristenzeitung
VersR	= Versicherungsrecht
VersPrax.	= Versicherungspraxis
VW	= Versicherungswirtschaft
VkBl.	= Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr
VR	= Verkehrsrechtliche Rundschau
VRS	= Verkehrsrechtliche Sammlung
WiGBl.	= Gesetzblatt der Verwaltung des Vereinigten Wirtschaftsgebietes
ZAkDR	= Zeitschrift der Akademie für Deutsches Recht
ZfV	= Zeitschrift für Versicherungswesen
ZHR	= Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht

Gliederung

Einleitung:

A. Arten der Lastkraftwagenbeförderung 1

I. Das Güterkraftverkehrsgesetz als Rechtsgrundlage für alle Güterbeförderungen auf der Straße 1

1. Bundeseinheitliche Rechtsordnung durch das Güterkraftverkehrsgesetz 1

2. Vom Güterkraftverkehrsgesetz nicht erfaßte Güterbeförderungen 2

3. „Kraftfahrzeuge" im Sinne des § 1 GüKG (Def.) . . . 2

II. Güterbeförderung für eigene Zwecke (Werkverkehr) . . 2

1. Betriebsbedingte tarifungebundene und nicht versicherungspflichtige Eigenbeförderungen 2

2. Eigentum des befördernden Unternehmers: kein Merkmal des Werkverkehrs 3

3. Verbot von Scheingeschäften 4

4. Direktverkehr im Streckengeschäft des Handels . . . 5

III. Güterbeförderung für andere (gewerblicher Güterverkehr) . 5

1. Unterscheidung zwischen Güternah- und Güterfernverkehr 5

2. Güternahverkehr 6

a) Begriff 6

b) Grenzen des Güternahverkehrs 6

c) Rechtsfolgen bei Überschreitung der Nahverkehrsgrenzen 7

d) Drei Beförderungsarten im Güternahverkehr . . . 7

aa) Erlaubnispflichtiger gewerblicher allgemeiner Güternahverkehr 7

aaa) Merkmal der „gewerbsmäßigen" Beförderung . 7

bbb) Begriff des „Lastkraftwagens" 7

ccc) Personengebundene Betriebserlaubnis für den Güternahverkehr 8

bb) Genehmigungspflichtiger Güterliniennahverkehr . 8

aaa) Genehmigung 8

bbb) Kontrahierungszwang 9

ccc) Folgen der Verletzung der Beförderungspflicht 9

ddd) Merkmal der „regelmäßigen" Bedienung einer Beförderungsstrecke 10

cc) Erlaubnisfreie Beförderung von land- und forstwirtschaftlichen Bedarfsgütern oder Erzeugnissen . . 10

e) Haftung des Güternahverkehrsunternehmers . . . 10

aa) Auf Grund des HGB und des BGB in Verbindung mit dem Güterkraftverkehrsgesetz 10
bb) Auf Grund „Allgemeiner Beförderungsbedingungen für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen" (AGNB) 11
aaa) Bemühungen um einheitliche Vertragsregelung 11
bbb) AGNB als Allgemeine Geschäftsbedingungen . 11
ccc) Haftung und Versicherungspflicht nach den AGNB 12
3. Güterfernverkehr 13
a) Wirkungsbereich des Güterfernverkehrs 13
aa) Güterbeförderung des Fernverkehrsunternehmers innerhalb der Nahzone als Güternahverkehr . . 13
bb) Ausnahmen vom Beförderungsverbot im Nahverkehr (§ 16 GüKG) 15
b) Genehmigung im Güterfernverkehr 15
aa) Höchstzahlenbeschränkung der zu erteilenden Genehmigungen 15
bb) Verfassungsmäßigkeit der 3. Höchstzahlen-Verordnung von 1957 15
aaa) Erhaltung eines ordnungsmäßig funktionierenden Güterfernverkehrs 15
bbb) Schutz des in der Bundesbahn verkörperten Volksvermögens 16
ccc) Verkehrssicherheit 16
c) Der Reichskraftwagen-Betriebsverband 16
aa) Gründung und Organisation 16
bb) Aufgabenkreis 17
cc) Auflösung 17
d) Aufsicht durch die Länder in der Nachkriegszeit . . 17
e) Bundesanstalt für den Güterfernverkehr 18
f) Straßenverkehrsgenossenschaften und Gewerbeverbände 18

B. Beförderungsbedingungen 19
I. Bedeutung und Überwachung 19
II. Entstehung der Kraftverkehrsordnung 19
III. Rechtscharakter der Kraftverkehrsordnung 20
1. Rechtsunsicherheit bis zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes im Jahre 1957 20
2. Kraftverkehrsordnung als Rechtsverordnung 21
3. Unabdingbarkeit der KVO-Haftungsbestimmungen . . 22
IV. Sachlicher Geltungsbereich der Kraftverkehrsordnung . . 22
V. Örtlicher Geltungsbereich der Kraftverkehrsordnung . . 24

C. Beförderungsvertrag 25

I. Parteien 25

1. Unternehmer 26

2. Frachtbriefmäßige Absender 26

II. Zustandekommen 27

1. Realvertrag 27

2. Formalvertrag 28

a) Bedeutung des Frachtbriefes nach den Vorschriften der EVO und des HGB 28

b) Frachtbrief als Beweisurkunde im gewerblichen Güterfernverkehr 28

III. Rechtsnatur 29

1. Als Dienstvertrag 29

2. Als Werkvertrag 30

3. Als Geschäftsbesorgungsvertrag 30

4. Als Fixgeschäft 30

5. Als Vertrag zugunsten Dritter 31

IV. Erfüllungsort 32

I. Hauptteil: Haftungsordnung (Haftpflichtverhältnis)

A. Grundlegende Haftungsbestimmung für Sachschäden (§ 29 KVO) 34

I. Haftungsbegründende Schadensursachen 34

1. Zwei Haftungstatbestände in § 29 KVO 34

2. Verzicht auf die Beschreibung von Schadensursachen . . 34

II. Haftungszeitraum 34

1. Anpassung an die Dauer des Beförderungsvertrages . . 34

2. Annahme des Gutes zur Beförderung 35

3. Auslieferung an den bestimmungsmäßigen Empfänger . . 36

III. Haftungsprinzip 37

1. Verschuldensprinzip beim allgemeinen Landfrachtrecht des HGB 37

2. Statt Gefährdungshaftung: Gefahrumstandshaftung oder Erfolgshaftung 37

IV. Schäden 39

1. „Schaden" als Oberbegriff 39

a) Verluste 39

b) Beschädigungen 39

2. Sachschäden 40

3. Nicht nachweisbare Ladungsverluste bei Ladungsgütern . 40

V. Ersatzberechtigter 40

B. Erläuternder Tatbestand des § 30 KVO 41

I. Witterungseinflüsse 41

II. Diebstahl, Abhandenkommen und Straßenraub 42

III. Franchisen bei Massegütern 42

IV. Summenmäßige Beschränkung der Ersatzpflicht bei unverpackten Gütern 42

V. Schäden durch beigeladenes Gut 43

VI. Unterschlagung, Betrug und Untreue 43

VII. Bruchschäden 43

VIII. Franchisen bei Flüssigkeiten 44

C. Haftungsausschlüsse (§ 34 KVO) 44

I. Schäden infolge höherer Gewalt 44

1. Einheitliche Begriffsbestimmung in der Kraftverkehrsordnung 44

2. „Der Straße und dem Kraftwagen" eigentümliche Gefahren 45

II. Verfügungen von hoher Hand 46

1. Beschlagnahmen, Wegnahmen, Kriegsereignisse als Verfügungen von hoher Hand 46

2. Beschlagnahmen und Wegnahmen „seitens einer staatlich anerkannten Macht" 47

3. Haftung des Unternehmers für Schäden infolge unrichtiger Verwendung oder Verlustes der Warenbegleitpapiere . . 48

a) Selbständigkeit der Haftungsnorm des § 12 Abs. IX KVO 48

b) Umfang der Haftung nach § 12 Abs. IX KVO . . . 48

c) Haftung bei Beschlagnahmen ganzer Wagenladungen . 48

d) Beschlagnahme des Lastkraftwagens im Interzonenverkehr 50

aa) bei Verschulden des Auftraggebers 50

bb) ohne Verschulden des Auftraggebers 50

III. Haftungsausschluß bei verschuldeter Schadensverursachung . 51

1. Berufung des Unternehmers auf die Haftungsausschlußgründe als unzulässige Rechtsausübung 51
2. Unanwendbarkeit der EVO-Bestimmungen 52
3. Ausschluß eine unbeabsichtigten Lücke in den KVO-Vorschriften 53
4. Unzulässigkeit einer ausdehnenden Auslegung der KVO-Bestimmungen 53
5. Haftung des Unternehmers für Vorsatz 54
6. Haftung des Unternehmers wegen unerlaubter Handlung . 54

IV. Zusammentreffen von haftungsauslösenden und haftungsausschließenden Tatsachen 55

1. Ergänzende Ursachen 55
2. Solidarische Kausalität 56
3. Alternative Kausalität 56
4. Überholende Kausalität 57
   a) Begriff 57
   b) Berücksichtigung hypothetischer Schadensursachen . . 57
      aa) Rechtsprechung des Reichsgerichts 57
      bb) Rechtsprechung in der Nachkriegszeit . . . 57
      cc) Sachschaden und mittelbarer Schaden . . . 58

V. Verschulden des Verfügungsberechtigten 58

1. Mitverschulden des Auftraggebers 58
2. Anwendbarkeit des § 254 Abs. I BGB im Rahmen der Gefahrumstandshaftung 59

VI. Beschaffenheitsschäden 61

1. Begriff 61
2. Transportmittelunfall 61
3. Betriebsunfall 61
4. Gewichtsverluste aus der Eigenart des Gutes . . . 62
5. Innerer Verderb und Bruchschäden 62
6. Einwirkung von Frost und Hitze 63
7. Selbstentzündliche und explosionsgefährliche Güter . . 63
8. Schäden an lebenden Tieren 64
9. Körperschäden von Personen 65
10. Güter mit einem Einzelwert von mehr als 2500,— DM . 66

D. Grundlegende Haftungsbestimmung für Nichtgüterschäden (§ 31 KVO) 66

I. Selbständigkeit der Haftungsnorm des § 31 KVO . . . 66

1. Unmittelbare und mittelbare Schäden beim Frachtverkehr 66

2. Kein Haftungsausschluß für Sachschäden 67

3. Haftungsprinzip, Haftungsausschlüsse 68

II. Schadensursachen 68

1. Überschreitung der Lieferfrist 68

2. Falschauslieferung 69

3. Schuldhafte Schlechterfüllung des Beförderungsvertrages . 70

a) Ausschluß der Haftung für Folgeschäden von Güterschäden 70

b) Nachträgliche Absenderverfügungen 70

c) Verschulden von Erfüllungsgehilfen 70

aa) Bedeutung für die Erfolgshaftung des Unternehmers 70

bb) Haftung für Fremdverschulden nach § 278 BGB . 71

cc) Haftung für Fremdverschulden im Landfrachtrecht . 71

dd) Haftung für Fremdverschulden im Eisenbahnfrachtrecht 72

ee) Haftung für Fremdverschulden nach § 6 KVO . . 72

d) Unterfrachtführer 72

aa) Unselbständiges Unterfrachtführer-Verhältnis . . 72

bb) Selbständiges Unterfrachtführer-Verhältnis . . 73

4. Fehler bei der Einziehung von Nachnahmen 74

a) Waren- und Frachtnachnahmen 74

b) Nachnahmeauftrag als selbständiger Geschäftsbesorgungsauftrag 74

c) Frachtnachnahme und Frachtüberweisung 74

E. Umfang der Ersatzpflicht 76

I. Begrenzung der Ersatzpflicht 76

II. Fakturenwert 76

1. Lieferfaktura 76

2. Marktpreis und Zeitwert 77

3. Spesen und Kosten 77

F. Hilfsverrichtungen des Unternehmers (§ 33 KVO) . . . 78

I. Ersatz für Güterschäden 78

II. Selbständigkeit der Haftungsnorm des § 33 KVO gegenüber § 29 KVO 78

III. Hilfsverrichtungen 79

1. Abholung oder Zuführung von Gütern 79

2. Besonderheiten bei „Gemischtbetrieben" 80

a) Anwendung der KVO-Vorschriften beim Selbsteintritt des Spediteurs 80

b) Anwendung der Vorschriften des GüKG für die Vermittlertätigkeit des Spediteurs 80

c) Versicherungsschutz für die in § 33 KVO genannten Hilfsverrichtungen durch die Speditionsversicherung . 81

d) Abgrenzung der speditionellen Tätigkeit zur Frachtführertätigkeit 81

e) KVO-Versicherung beim Selbsteintritt des Spediteurs . 82

3. Ver-, Aus- oder Umladen anläßlich der Güterfernbeförderung 82

a) Echte Hilfsverrichtungen 82

b) Verladen von Stück- und Ladungsgut 82

c) Umladen des Beförderungsgutes 83

d) Entladen nach Auslieferung 83

4. Vor- und Nachlagerung 84

a) Vorlagerung vor Abschluß des Beförderungsvertrages . 84

b) Nachlagerung nach Auslieferung 84

5. Zwischenlagerung anläßlich der Güterfernbeförderung . . 84

6. Ersatzbeförderung mit der Eisenbahn 85

II. Hauptteil: Versicherungsordnung (Deckungsverhältnis)

A. Versicherungspflicht 87

I. Erfordernis einer Pflichtversicherung 87

II. Öffentlich-rechtliche Versicherungspflicht 87

1. Rechtsfolgen der Verletzung der Versicherungspflicht . . 87

2. Abgrenzung zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung . 88

3. Versicherungsschutz für begrenzte Gefahren 89

4. Umfang der Versicherungspflicht 89

III. Zivilrechtliche Versicherungspflicht 90

B. KVO-Versicherung 90

I. Als Transportversicherung 90

II. Als Haftpflichtversicherung 92

1. Versicherung der Haftpflichtinteressen des Unternehmers . 92

2. Befreiungs- und Rechtsschutzanspruch gegen den Versicherer 93

3. Besonderheiten der KVO-Haftpflichtversicherung . . . 94

C. KVO-Versicherungspolicen 95

I. Gegenstand der KVO-Policen 95

1. Bedeutung von Allgemeinen Versicherungsbedingungen . 95

2. KVO-Bundes-Police 95

3. KVO-Einzel-Police 96

II. Umfang des Versicherungsschutzes 96

1. Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit des Unternehmers als Risikoausschlüsse 96

2. Leistungspflicht des KVO-Versicherers bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit des Unternehmers in Ansehung des geschädigten Dritten 97

3. Leistungspflicht des KVO-Versicherers bei schuldhaftem Verhalten der Kraftfahrer des Unternehmers . . . 98

4. Leistungspflicht des KVO-Versicherers gegenüber gutgläubigen Dritten bei Nichtabschluß eines Versicherungsvertrages 99

III. Nichtbeteiligung des Verfügungsberechtigten am Versicherungsverhältnis 100

1. Leistung an den geschädigten Dritten 100

2. Abtretung der Ansprüche an den geschädigten Dritten . 102

D. Zusätzlicher Versicherungsschutz 103

I. Notwendigkeit eines zusätzlichen Versicherungsschutzes . 103

II. Haftungserweiterung mit zusätzlicher Haftpflichtversicherung 103

III. Transportversicherung 104

1. Prämienzahlung zu Lasten des Unternehmers . . . 104

2. Prämienzahlung zu Lasten des Auftraggebers . . . 105

a) Umfang der Transportversicherung für fremde Rechnung 105

b) Verhältnis der Transportversicherung zur KVO-Versicherung 105
aa) Keine Doppelversicherung 105
bb) Ausschluß der Bereicherung des Verfügungsberechtigten 106
cc) Übergang der Ersatzforderung auf den leistenden Transportversicherer 106
dd) Leistungsfreiheit des KVO-Versicherers bei Obliegenheitsverletzung gegenüber dem leistenden Transportversicherer 110

E. Überwindung der Güterschadens-Haftpflichtversicherung zugunsten akzessorischer Haftungsersetzung 114

A. Arten der Lastkraftwagenbeförderung

I. Das Güterkraftverkehrsgesetz als Rechtsgrundlage für alle Güterbeförderungen auf der Straße

Das Güterfernverkehrsgesetz (GFG) vom 26. Juni 1935 (RGBl. I, S. 788) einschließlich der bis zum Jahre 1952 hierzu vorgenommenen Ergänzungen und Änderungen hatte ausschließlich den gewerblichen Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen zum Gegenstand. Die Bestimmungen des am 17. Oktober 1952 (BGBl. I, S. 697) als Bundesgesetz auf der verfassungsmäßigen Grundlage des Art. 74 Nr. 22 GG ergangenen Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) erfassen, wie bereits in der Bezeichnung zum Ausdruck kommt, den gesamten Güterkraftverkehr auf Straßen unter Hervorhebung der jeweiligen Besonderheiten der einzelnen Beförderungsarten und unter Berücksichtigung der in der Vergangenheit gewonnenen Erfahrungen und der durch die technische und wirtschaftliche Entwicklung bedingten Bedürfnisse und Interessen der am Güterverkehr Beteiligten aus dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit, der Volksgesundheit sowie des Volksvermögens.

1. Bundeseinheitliche Rechtsordnung durch das Güterkraftverkehrsgesetz

Die Regelung des Güterkraftverkehrs erforderte im Hinblick auf seine Weiträumigkeit und seine Bedeutung für die gesamte Volkswirtschaft die Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im Bundesgebiet, so daß der Bund im Jahre 1952 von seinem Recht zu konkurrierender Gesetzgebung (Art. 74 Nr. 22 GG) Gebrauch machte und das Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) mit Zustimmung des Bundesrates (Art. 84 GG) mit der Folge erließ, daß alle bis zum Inkrafttreten des GüKG noch geltenden bundes- und landesgesetzlichen Gütertransportvorschriften gem. Art. 31 GG von diesem Zeitpunkt an außer Kraft getreten sind und künftig auf Landesebene nicht mehr erlassen werden können (Art. 72 Abs. I GG). Diesen verfassungsrechtlichen Grundsätzen Rechnung tragend, wird in § 1 GüKG die Ausschließlichkeit der bundeseinheitlichen gesetzlichen Regelung des Güterverkehrs mit Kraftfahrzeugen durch das Güterkraftverkehrsgesetz durch die Worte unterstrichen: „Die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen unterliegt ausschließlich den Bestimmungen dieses Gesetzes." Da das Güterkraftverkehrsgesetz als neues Gesetz den älteren und als Spezialgesetz den allgemeineren vorangeht, sind die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches und Bürgerlichen Gesetzbuches, soweit sie mit den Vorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes und den hierzu ergangenen Rechts- und Verwaltungsverordnungen unvereinbar sind, im Bereich der Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen nicht anwendbar. Ebenso entfallen alle Geschäfts-, Beförderungs- und Versicherungsbedingungen, die der durch das Güterkraftverkehrsgesetz geschaffenen zwingenden Rechtslage widersprechen. An ihre Stelle treten die im Rahmen des Güterkraftverkehrsgesetzes erlassenen, ausdrücklich fortgeltenden beziehungsweise vorgesehenen Bestimmungen und Bedingungen.

2. Vom Güterkraftverkehrsgesetz nicht erfaßte Güterbeförderungen

Die durch das Güterkraftverkehrsgesetz getroffene Regelung erfaßt, wie eingangs betont, alle Sparten der Güterkraftverkehrsbeförderung auf Straßen. Hierbei scheiden aus die Hand- und Reisegepäckstücke bei der Beförderung von Personen im Gelegenheits- oder Linienverkehr auf Grund des Personenbeförderungsgesetzes vom 21. 3. 1961 (BGBl. I, S. 241). Ebensowenig erstreckt sich das Güterkraftverkehrsgesetz auf den sogenannten Hoheitsverkehr, der von Trägern hoheitlicher Gewalt in oder zwecks Durchführung der ihnen obliegenden hoheitlichen Aufgaben mit eigenen Kraftfahrzeugen vorgenommen wird[1]). Ein Bedürfnis nach gesetzlicher Regelung im Rahmen des Güterkraftverkehrsgesetzes bestand hierfür ebensowenig wie für die Paketbeförderung der Bundespost, die wie die Briefbeförderung[2]) hoheitliche Tätigkeit ist[3]), obwohl es sich auch hierbei um die Beförderung von Gütern, nämlich um das Fortbewegen von beweglichen Sachen mittels Kraftfahrzeuges, handelt. Der Hoheitsverkehr richtet sich auf Grund seiner organisatorischen Gestaltung und der öffentlich-rechtlichen Aufgaben nach anderen öffentlich-rechtlichen Gesetzen auf paralleler Ebene wie das Güterkraftverkehrsgesetz und nach verwaltungsinternen Vorschriften. Außerdem fehlt dem Hoheitsverkehr das Merkmal des erwerbswirtschaftlichen Strebens, das zu lenken in erster Linie Aufgabe des Güterkraftverkehrsgesetzes gewesen ist. Führen Hoheitsträger im Zusammenhang mit einem von ihnen unterhaltenen erwerbswirtschaftlichen Verkehrsbetrieb (stadt- oder kreiseigenes Straßenbahnunternehmen) Güterbeförderungen durch, so handeln sie nicht in Erfüllung einer ihnen obliegenden hoheitlichen Aufgabe, so daß diese Gütertransporte sich nach den Vorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes bestimmen.

3. „Kraftfahrzeuge" im Sinne des § 1 GüKG (Def.)

Kraftfahrzeuge im Sinne des den Geltungsbereich des Güterkraftverkehrsgesetzes beschreibenden § 1 sind alle „Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein" (§ 1 Straßenverkehrsgesetz). Dieser Legaldefinition zufolge, die den landläufigen Vorstellungen entspricht, sind mithin Anhänger mangels eigener Maschinenkraft keine Kraftfahrzeuge. Dies könnte als selbstverständlich unerwähnt bleiben, wenn nicht hinsichtlich der Möbelanhänger, die im Güterfernverkehr zur Beförderung von Möbeln und Umzugsgut Verwendung finden, insofern eine Gleichstellung mit den Kraftfahrzeugen im oben beschriebenen Sinne durch das Güterkraftverkehrsgesetz erfolgen würde, als sie ebenfalls der Genehmigungspflicht (§§ 37, 40 GüKG) unterliegen. Im übrigen gelten Anhänger lediglich als Zubehör im Sinne des § 97 BGB zu den Maschinenwagen.

II. Güterbeförderung für eigene Zwecke (Werkverkehr)

1. Betriebsbedingte tarifungebundene und nicht versicherungspflichtige Eigenbeförderungen

Bei den vom Güterkraftverkehrsgesetz beschriebenen Güterbeförderungen mit Kraftfahrzeugen ist zu unterscheiden zwischen den Beförderungen durch

---

[1]) Hein-Eichhoff-Pukall-Krien § 1 GüKG, Anm. 5.
[2]) RGZ 158, 83 (92ff).
[3]) RGZ 164, 273 (276); BGH vom 10. 1. 1955 in VRS 8, 180 = BGHZ 16, 112.

die eigentlichen Güterkraftverkehrs-Unternehmer und den betriebsbedingten Eigenbeförderungen solcher Unternehmen, deren Betriebszweck nicht die Güterbeförderung ist. Die Güterkraftverkehrs-Unternehmer, deren Betrieb und gewerbliche Tätigkeit im Sinne der Gewerbeordnung auf die Güterbeförderung für andere gerichtet sind, stellen die von ihnen durchgeführten Transporte fremder Güter anderen in Rechnung und müssen den aus diesen Beförderungen gezogenen Gewinn steuerlich abrechnen[4]). Die betriebsbedingten Beförderungen, die nicht Gegenstand des Unternehmens sind, sondern dem Gegenstand des Unternehmens dienen, werden vom Güterkraftverkehrsgesetz unter dem Sammelbegriff „Werkverkehr" erfaßt (§ 48 GüKG), wobei im Gegensatz zu den gewerblichen Transportunternehmen auf eine einschränkende Differenzierung zwischen Nah- und Fernverkehr verzichtet worden ist. Die betriebseigenen Werkverkehrsfahrzeuge können innerhalb und außerhalb eines Umkreises von 50 km vom Standort verwendet werden, wobei lediglich bei Transporten über die Nahzone hinaus die Mitführung der Beförderungs- und Begleitpapiere und des ausgefüllten Fahrtenbuches vorgeschrieben ist (§ 52 GüKG in Verbindung mit der VO über Beförderungs- und Begleitpapiere, Fahrtennachweisbücher und die statistische Erfassung der Beförderungsleistungen im Werkfernverkehr vom 29. 9. 1953 [BGBl. I, S. 1464], geändert durch § 58 der Beförderungssteuer-Durchführungs-VO 1955 vom 8. 10. 1955 [BGBl. I, S. 659]). Außerdem sind Fahrzeuge von mehr als 4 Tonnen Nutzlast und Zugmaschinen mit einer Leistung von über 55 PS gem. § 52 Abs. IV GüKG, soweit sie im Werkfernverkehr verwendet werden, bei der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (§ 53 GüKG) anzumelden, der die Überwachung von Gütern im Fernverkehr auf Straßen obliegt, wofür ihr auch seitens der Werkverkehr betreibenden Unternehmer gem. § 6 der 3. VO „über Umlagen und Meldebeiträge zur Deckung der Kosten der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr" (vom 21. 1. 1954 in Bundesanzeiger Nr. 22 vom 2. 2. 1954) jährliche Meldegebühren zufließen (§ 75 Abs. I GüKG). Durch diese gesetzlichen Auflagen soll in erster Linie einem den gewerblichen Güterkraftverkehr schädigenden Mißbrauch durch den im übrigen aufsichtsfreien Werkverkehr vorgebeugt werden. Es gilt zu verhindern, daß der genehmigungsfreie, tarifungebundene und nicht versicherungspflichtige Werkverkehr durch Gesetzesumgehungen und Verschleierungen unter Ausnützung der für ihn bestehenden gesetzlichen Erleichterungen zu einer geschäftsschädigenden Konkurrenz für den gewerblichen Güterfernverkehr wird. Da beim Werkverkehr keine vertraglichen Beziehungen zu Dritten und daher keine schutzbedürftigen Interessen Dritter bestehen, erübrigt sich für die betriebsbedingte Eigenbeförderung eine Tarif- und Versicherungspflicht. Es bleibt den Handelsunternehmern und Produzenten unbenommen, die von ihnen im Rahmen ihres Unternehmens erzeugten, bearbeiteten, ver- oder gekauften Güter bei der Beförderung im Werkverkehr gegen Transportgefahren zur Deckung eigener Verluste und Beschädigungen im eigenen Interesse zu versichern.

2. Eigentum des befördernden Unternehmers: Kein Merkmal des Werkverkehrs

Für den Werkverkehr als betriebsbedingte Eigenbeförderung ist das Eigentum des befördernden Unternehmers am Transportgut nicht als Voraussetzung und nicht als gegenüber dem gewerblichen Güterverkehr abgrenzendes

[4]) OLG Hamm vom 4. 1. 1957 in BB 57, 239.

Merkmal anzusehen; denn auch die Reparaturbetriebe, die fremde Gegenstände beim Auftraggeber abholen und nach Fertigstellung diesem wieder zufahren, befördern mit Rücksicht auf ihren Betriebszweck dieses fremde Gut im Werkverkehr. Ebenso verhält es sich mit verkauften Waren, an denen das Eigentum bereits auf den Käufer übergegangen ist. Sollen sie vom Verkäufer auf Grund einer entsprechenden Vereinbarung im oder zum Kaufvertrag dem Käufer zugeführt werden oder soll, wenn und soweit das Eigentum noch nicht übertragen worden ist, die Ware vom Käufer selbst abgeholt werden, so handelt es sich ebenfalls um Güterbeförderungen im Werkverkehr und zwar auch in den Fällen, in denen wegen Lieferung „frei Haus" ein Kaufpreisaufschlag berechnet wird oder in denen bei eigener Abholung ein Preisnachlaß eingeräumt wird; denn Erhöhung beziehungsweise Herabsetzung des Kaufpreises hat nicht die Bedeutung eines Beförderungsentgelts bei derartigen Warentransporten[5]).

3. Verbot von Scheingeschäften

Das Eigentum des befördernden Unternehmers am Transportgut bietet keinen Hinweis für das Vorliegen von Werkverkehr oder gewerblichen Güterfernverkehr. Der Nichteigentümer kann im Werkverkehr befördern. Ebenso ist es denkbar, daß gewerblicher Güterverkehr in Fällen zu bejahen ist, in denen ein Unternehmer eigenes Gut befördert, das nicht zum Gebrauch, Verbrauch, zur Weiterveräußerung, Bearbeitung, Verarbeitung oder Vermietung durch ihn bestimmt oder von ihm erzeugt, (im Bergwerksbetrieb) gefördert oder hergestellt ist (§ 48 Abs. I Nr. 1 GüKG), sondern wenn ihm lediglich für die Dauer der Beförderung das Gut übereignet worden ist. Dieser Scheintatbestand eines Werkverkehrs ist gem. § 5 Abs. II Nr. 1 GüKG ausdrücklich untersagt, ohne daß allerdings das gesetzliche Verbot des § 5 GüKG gem. § 134 BGB die Nichtigkeit der Beförderungsvereinbarung zur Folge hat; vielmehr ist gem. § 22 Abs. III GüKG in einem derartigen Fall eines Scheingeschäfts von einem wirksam zustandegekommenen tarifgebundenen Beförderungsvertrag im gewerblichen Güterfernverkehr auszugehen, zumal die Beförderung in den meisten Fällen bereits durchgeführt sein wird und es außerdem dem Tarifzwang widersprechen würde, den gesetzlich vorgeschriebenen tariflichen Vergütungsanspruch des Transportunternehmers wegen Nichtigkeit des durch das Scheingeschäft verdeckten Beförderungsvertrages entfallen zu lassen. In diesem Fall erhält nicht der Unternehmer den Anspruch auf das Beförderungsentgelt. Dieser geht vielmehr kraft Forderungsübertragung durch Hoheitsakt nach Maßgabe des § 23 Abs. III GüKG wegen Tarifverstoßes bei entsprechendem Überleitungsbescheid der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (BAGü.) auf diese über[6]).

Ebensowenig kann von tarifungebundenem Werkverkehr gesprochen werden, wenn ein Unternehmer, dessen Kraftfahrzeuge der betriebsbedingten Eigenbeförderung dienen, „betriebsfremde" Güter für andere befördert, sei es anläßlich einer von ihm im Rahmen seines Betriebes durchgeführten Fahrt oder als eigens zu diesem Zweck vorgenommene Beförderung. Dabei ist es für die Frage, ob gewerblicher Güterfern- oder Werkverkehr vorliegt, im Hinblick auf den Tarifzwang bei der „Güterbeförderung für andere" unerheblich, ob er entgeltlich oder unentgeltlich dieses „betriebsfremde" Gut befördert. Dem Werkverkehrsunternehmer ist es untersagt, „betriebsfremde" Güter mit

[5]) OLG Hamm vom 4. 1. 1957 in BB 57, S. 239.
[6]) Lüke in NJW 60, S. 1707.

seinem Kraftfahrzeug zu befördern, wodurch er sich wegen Tarifverstoßes, unerlaubter und vorschriftswidriger Betätigung und Verletzung der Versicherungspflicht strafbar machen würde (§ 98 GüKG in Verbindung mit § 1 Nr. 8 WiStG vom 9. 7. 1954 [BGBl. I, S. 175] i. d. F. vom 21. 12. 1958 [BGBl. I, S. 949]; § 99 Nr. 1 GüKG; § 99 Nr. 5 GüKG). Der vom Güterkraftverkehrsgesetz im Verhältnis zum gewerblichen Güterfernverkehr großzügig geregelte Werkverkehr muß auf die betriebsbedingten Eigenbeförderungen beschränkt bleiben. Aus diesem Grunde ist zur Vermeidung von Umgehungsversuchen durch Mißbrauch der Gestaltungsmöglichkeiten des nachgiebigen Rechts des Handelsgesetzbuches und des Bürgerlichen Gesetzbuches in Zweifelsfällen die Vorschrift des § 48 GüKG, in deren Mittelpunkt als wesentlichstes Abgrenzungsmerkmal die Betriebsbedingtheit der Güterbeförderung beim Werkverkehr steht, eng auszulegen[7]).

4. Direktverkehr im Streckengeschäft des Handels.

Einen Grenzfall der betriebsbedingten Eigenbeförderung bildet der sogenannte „Direktverkehr im Streckengeschäft des Handels", der vornehmlich von Handelsunternehmen in der Weise durchgeführt wird, daß gekaufte Waren mit eigenem Fahrzeug beim Verkäufer oder Produzenten abgeholt und unmittelbar ohne Berührung des eigenen Betriebssitzes oder Lagers dem Kunden zugeführt werden. Dieser Direktverkehr kann nur dann als Werkverkehr gelten, wenn er in Ansehung des Handelsunternehmens, das regelmäßig seiner Funktion nach eine Mittlertätigkeit ausübt und eine schnelle Weitergabe der erworbenen Ware anstrebt, lediglich eine Hilfstätigkeit darstellt. Dies setzt wiederum voraus, daß entsprechend dem Gegenstand des Unternehmens ein Gewinn aus dem Verkauf der bezogenen Ware erzielt worden ist, wofür als Nachweis die Verbuchung des Ein- und Verkaufs einschließlich der daraus sich ergebenden Handelsspanne und die Heranziehung des Verkaufserlöses zur Umsatzsteuer dienen. Darüber hinaus muß sich das Vorliegen eines echten Handelsgeschäfts im Sinne der §§ 343 ff HGB aus der Verbuchung des Wareneins- und -ausgangs ergeben[8]).

III. Güterbeförderung „für andere" (gewerblicher Güterverkehr)

1. Unterscheidung zwischen Güternah- und Güterfernverkehr

Bei der gesetzlichen Gestaltung der Güterbeförderung „für andere" durch das Güterkraftverkehrsgesetz war im Gegensatz zur betriebsbedingten Eigenbeförderung im Werkverkehr einerseits dem Bedürfnis nach Sicherheit der am Güterkraftverkehr beteiligten Auftraggeber, andererseits einem geordneten Wettbewerb der Güterkraftverkehrs-Unternehmer untereinander wie auch den konkurrierenden Interessen der güterbefördernden, erwerbswirtschaftlich tätigen Bundesbahn Rechnung zu tragen. Bei Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte verlangten die gesetzlich vorgesehenen Beschränkungen und Auflagen und die sich hieran anknüpfenden staatlichen Kontrollmaßnahmen und Eingriffsrechte eine Anpassung an den jeweiligen Umfang der Güterbeförderungen. Dabei ist maßgebender Anhaltspunkt dem Gegenstand der Materie entsprechend der flächenmäßige Raum gewesen, den Gütertransporte erfordern, was zu der vom Gesetz getroffenen Unterscheidung zwischen Güternah- und Güterfernverkehr führte.

---

[7]) Hein-Eichhoff-Pukall-Krien § 48 GüKG, Anm. 2.
[8]) Hein-Eichhoff-Kukall-Krien § 48 GüKG, Anm. 7 d.

2. Güternahverkehr

a) Die grundlegende Bestimmung für den Güternahverkehr, der sich unterteilt in den erlaubnispflichtigen allgemeinen Güternahverkehr (§ 80 GüKG, den genehmigungspflichtigen Güterliniennahverkehr (§ 90 GüKG) und den erlaubnis- und genehmigungsfreien Güternahverkehr bei land- und forstwirtschaftlichen Betrieben (§ 80 Abs. II GüKG), findet sich in § 2 GüKG, der zugleich eine Legaldefinition enthält: „Güternahverkehr ist jede Beförderung von Gütern mit einem Kraftfahrzeug für andere innerhalb der Grenzen eines Gemeindebezirks oder innerhalb der Nahzone."

b) Solange mithin die Güterbeförderung für andere innerhalb der Grenzen der politischen Gemeinde ohne Rücksicht auf den flächenmäßigen Umfang der Gemeinde erfolgt, liegt Güternahverkehr vor. Vielfach werden jedoch die Gemeindegrenzen nicht geradlinig verlaufen, auch wird sich der Straßenverlauf nicht den Gemeindegrenzen anpassen, so daß Fälle denkbar sind, in denen die Güterbeförderung zwar zwischen zwei Punkten desselben Gemeindebezirks, für den das Kraftfahrzeug zugelassen ist, aber vorübergehend auf einer Zufahrtsstraße außerhalb der Gemeindegrenzen und in einer Entfernung von über 50 km vom Ortsmittelpunkt (Nahzone) durchgeführt wird. Mit Rücksicht auf den eindeutigen Wortlaut des § 2 Abs. I GüKG und die Notwendigkeit einer deutlichen Abgrenzung des Güternahverkehrs zum Güterfernverkehr kann bei derartigen Transporten nicht mehr von Güternahverkehr gesprochen werden. Maßgebend ist nicht der Bestimmungsort bei den Beförderungen im Güternahverkehr, sondern die Beförderungsstrecke zur Vermeidung von unzulässigen „Unterwegsgeschäften". Für den Ausschluß eines Güternahverkehrstransportes ist mithin ausreichend, daß ein Teilstück der Beförderungsstrecke außerhalb des Gemeindebezirks und der Nahzone gelegen ist.

Neben den Grenzen der politischen Gemeinde ist für den Güternahverkehr die Bindung an eine Nahzone vorgesehen, die einem Umkreis von 50 km von dem durch die untere Verkehrsbehörde zu bestimmenden und öffentlich bekanntzugebenden Ortsmittelpunkt entspricht. Um eine Nahzone auch bei großräumigen Städten zu gewährleisten, ist die oberste Landesverkehrsbehörde gem. § 2 Abs. III GüKG befugt, Gemeinden mit über 10 000 Einwohnern in Bezirke einzuteilen und für jeden Bezirk einen Ortsmittelpunkt zu bestimmen. Einer Ausweitung des Güternahverkehrs durch diese Bezirkseinteilung entgegenwirkend, hat der Bundesverkehrsminister mit Zustimmung des Bundesrates durch die Dritte Allgemeine Verwaltungsvorschrift (vom 30. 6. 1953 in Bundesanzeiger Nr. 147 vom 4. 8. 1953 in der Neufassung vom 19. 2. 1958 in Bundesanzeiger Nr. 45 vom 6. 3. 1958) bestimmt, daß in Gemeinden mit einer Einwohnerzahl unter 40 000 nicht mehr als vier, in Gemeinden mit mehr als 40 000 Einwohnern nicht mehr als sechs Bezirke gebildet werden sollen. Gleichzeitig wurde die willkürliche Bildung von Bezirken mit Ortsmittelpunkten an der Peripherie der Gemeinden untersagt. Darin kommt bereits ebenso wie in der Verlagerung der Zuständigkeit für die Einteilung der Gemeindebezirke von der nach § 2 Abs. II Güterfernverkehrs-Änderungsgesetz (GFÄG) vom 2. 9. 1949 (WiGBl. 1949, 306) vorgesehenen höheren Verwaltungsbehörde auf die oberste Landesverkehrsbehörde zum Ausdruck, daß an einer Ausdehnung der Nahzone und somit an einer Ausweitung des Güternahverkehrs seitens des Staates kein Inter-

esse besteht. Daraus erklärt sich auch der Fortfall der gem. § 2 Abs. III GFÄG vorgesehenen Möglichkeit, für mehrere zusammengehörige Gemeinden oder Amtsbezirke einen gemeinsamen Ortsmittelpunkt festzulegen. Soweit auf Grund des § 2 Abs. III GFÄG bereits vor Erlaß des Güterkraftverkehrsgesetzes gemeinsame Ortsmittelpunkte bestimmt worden waren, sind diese gem. § 106 Abs. III S. 2 GüKG sechs Monate nach Inkrafttreten des Güterkraftverkehrsgesetzes entfallen.

c) Werden Güter unter Umgehung des genehmigungs- und versicherungspflichtigen sowie tarifgebundenen Güterfernverkehrs über den Bereich der Gemeindegrenzen und der Nahzone hinaus durch Umladung vom Güternahverkehrsfahrzeug auf ein anderes gleichartiges aus der angrenzenden Gemeinde oder Nahzone befördert, so ist darin kein Transport im Güternahverkehr, sondern gem. § 5 Abs. II Nr. 2 GüKG eine Fernverkehrsbeförderung zu erblicken, die wegen Tarifverstoßes, unerlaubter und vorschriftswidriger Betätigung gem. § 98 GüKG in Verbindung mit § 1 Nr. 8 WiStG vom 9. 7. 1954 (BGBl. I, S. 105) i. d. F. v. 21. 12. 1958 (BGBl. I, S. 949); § 99 GüKG strafbar ist.

d) Beim Güternahverkehr sind drei Beförderungsarten auf Grund der gesetzlich vorgeschriebenen öffentlich-rechtlichen Zulassungsvoraussetzungen zu unterscheiden, nachdem durch das Güterkraftverkehrsgesetz der bis dahin gültige verkehrspolitische Grundsatz der Freiheit des Güternahverkehrs durchbrochen wurde:

aa) Erlaubnispflichtiger gewerblicher allgemeiner Güternahverkehr mit Lastkraftwagen von einer Nutzlast von mehr als 750 kg oder mit Zugmaschinen (§ 80 Abs. I GüKG).

aaa) Das Merkmal der „gewerbsmäßigen" Beförderung erfordert die Absicht der Gewinnerzielung aus der Transporttätigkeit und der Wiederholung. Ist dieses Gewinnstreben beim Unternehmer nachweisbar vorhanden, so kann mithin bereits die Durchführung einer einzelnen Güterbeförderung, wenn weitere vorgesehen sind, gewerbsmäßig sein. Für das Gewinnstreben des Transportunternehmers ist nicht vorauszusetzen, daß er einen Geldbetrag für die Güterbeförderung zu nehmen beabsichtigt. Es genügt, daß er sich irgendwelche direkte oder indirekte wirtschaftliche Vorteile von der Beförderung verspricht, wie es der Fall ist, wenn der Inhaber eines Handelsunternehmens durch die unentgeltliche Beförderung von Gütern seines Kundenstammes mit einer Absatzsteigerung der von ihm angebotenen Waren rechnet. (Bei der Personenbeförderung: § 1 Abs. I S. 2 PBefG.)

bbb) Der in § 80 Abs. I GüKG genannte Begriff des „Lastkraftwagens", der auch in den Vorschriften der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) nicht näher erläutert wird, läßt sich im Anschluß an die zum Kraftfahrzeugsteuergesetz vom 23. 3. 1935 (RGBl. I, S. 875) ergangenen Durchführungsbestimmungen (§ 5 KraftStDV vom 5. 7. 1935 i. d. F. vom 12. 7. 1955 [BGBl. I, S. 423] und i. d. F. vom 19. 12. 1960 [BGBl. I, S. 1005]) dahingehend verstehen, daß es sich um Kraftfahrzeuge handeln muß, die „nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von Gütern geeignet und bestimmt sind". Mit Rücksicht auf die zahlreichen im Verkehr befindlichen sogenannten „Kombiwagen", die neben dem Transport von Gütern geringeren Umfangs gleichzeitig der Beförderung von Personen dienen, wird für den erlaubnispflichtigen Güternahverkehr in § 80 Abs. I GüKG ausdrücklich eine bestimmte Nutz-

last (über 750 kg) verlangt, während steuerrechtlich (§ 10 Abs. II S. 2 Kraftfahrzeugsteuergesetz vom 23. 3. 1935 i. d. F. vom 2. 1. 1961 [BGBl. I, S. 2]) bei diesen Kombinationskraftwagen für die Unterscheidung zwischen Last- und Personenwagen die Nutzfläche (2½ qm) maßgebend ist.

ccc) Die Erlaubnis für den Güternahverkehr wird nicht für das einzelne Kraftfahrzeug erteilt, sondern dem Transportunternehmer für seine Person. Es handelt sich um eine Betriebserlaubnis, durch die dem Unternehmer gestattet wird, beliebig viele Fahrzeuge, deren Standort durch den Wohn- oder Geschäftssitz des Unternehmers gem. § 6 GüKG bestimmt ist, für die Güterbeförderung im Nahverkehr zu verwenden. Die Erlaubnis gilt zeitlich unbeschränkt, ist aber bei Verstößen gegen die einschlägigen Vorschriften entziehbar (§ 88 GüKG) und bei erwiesener Unzuverlässigkeit und Neigung zu Gesetzesverstößen u. a. zurückzunehmen (§ 88 Abs. I GüKG). Als Folge ihrer höchstpersönlichen Natur ist sie unübertragbar und nicht vererblich. Verwaltungsrechtlich bedeutet die Erlaubnis keine Konzession im Sinne einer Rechtsverleihung, sondern eine Befreiung von einem bestehenden Betätigungsverbot auf Grund einer Unbedenklichkeitserklärung[9]), die konstitutiv mit Aushändigung der Erlaubnisurkunde erteilt wird.

bb) — aaa) Beim Güterliniennahverkehr, als erstmalig durch das Güterkraftverkehrsgesetz hervorgehobener besonderer Verkehrsform des Güternahverkehrs, hat der Gesetzgeber die Betriebserlaubnis als nicht ausreichend erachtet und zusätzlich eine Genehmigungspflicht vorgesehen. Diese Genehmigung, wie sie auch für den gewerblichen Güterfernverkehr verlangt wird, stellt eine echte Konzession dar, durch die der Unternehmer das subjektive Recht erlangt, Güternahverkehr linienmäßig betreiben zu dürfen. Diese Konzession im Sinne einer Rechtsverleihung wird dem Unternehmer wie die für den allgemeinen Güternahverkehr vorgeschriebene Betriebserlaubnis für seine Person eingeräumt, so daß sie an den Nachweis einer Sachkunde und der persönlichen Zuverlässigkeit gebunden (§§ 81, 90 GüKG, §§ 83 Abs. I, 93 Abs. I GüKG in Verbindung mit VO über die Führung von Güterkraftverkehrsunternehmen vom 8. 5. 1953 [Bundesanzeiger Nr. 89]) und somit ebenfalls nicht übertragbar und vererblich ist. Darüber hinaus erstreckt sie sich gem. § 90 Abs. I GüKG zugleich auf die Einrichtung und den Betrieb einer oder mehrerer bestimmter Linien und auf die Streckenführung auf diesen Linien in Anlehnung an den ebenfalls im Linienverkehr betriebenen Personenverkehr (vgl. § 9 Abs. I Nr. 1—3 des Personenbeförderungsgesetzes [PBefG] vom 21. 3. 1961 [BGBl. I, S. 241]). Die Genehmigung erfaßt außerdem die Anzahl, die Art und das Fassungsvermögen der im Güterliniennahverkehr verwendeten Kraftfahrzeuge. Es werden somit dem Unternehmer keine bestimmten, genau bezeichneten Kraftfahrzeuge genehmigt, wie es beim Güterfernverkehr der Fall ist. Durch das vorgeschriebene Genehmigungsverfahren soll vielmehr der Umfang eines Güterliniennahverkehrs-Unternehmens festgelegt werden. Dieses erfordert das öffentliche Interesse an der Aufrechterhaltung des einmal eröffneten Güterliniennahverkehrs. Es muß die Gewähr gegeben sein, daß der Unternehmer des Liniennahverkehrs jederzeit seiner erstmalig einem Privatunternehmer des Straßenverkehrs gesetzlich auferlegten Güterbeförderungspflicht nachzukommen imstande ist.

---

[9]) Hein-Eichhoff-Pukall-Krien § 80 GüKG, Anm. 8.

bbb) Die Gütertransportpflicht, die in Anlehnung an die Beförderungspflicht im Kraftomnibus- und Droschkenverkehr (§ 63 der VO über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr vom 13. 2. 1939 [RGBl. I, S. 231], jetzt: § 22 PBefG vom 21. 3. 1961 (BGBl. I, S. 241]) sowie im Eisenbahnverkehr (§ 3 Abs. I der Eisenbahnverkehrsordnung [EVO] vom 8. 9. 1938 [RGBl. II, S. 663]) eingeführt wurde, erklärt sich aus den Gründen, die den Gesetzgeber veranlaßt haben, die besondere Verkehrsform des Güterliniennahverkehrs mit Kraftfahrzeugen zu schaffen. Es galt, eine sinnvolle organische Aufteilung des Verkehrs zwischen Schiene und Straße in Gegenden mit geringem Güteraufkommen vorzunehmen. Derartige handels- und industriearme Gebiete können vielfach infolge der verhältnismäßig geringen Betriebsunkosten mit Kraftfahrzeugen rentabel bedient werden, während die Eisenbahn im Hinblick auf ihre hohen Anlagekosten mit erheblichen wirtschaftlichen Nachteilen rechnen müßte. Um der in diesen Gegenden ansässigen Bevölkerung und Wirtschaft die Gewähr für einen regelmäßigen Güterverkehr zu geben, hat sich der Gesetzgeber für die Einführung eines beförderungspflichtigen Güterliniennahverkehrs entschieden. Auf Grund der Beförderungspflicht kommt der Güterliniennahverkehr jedermann zugute und ist daher als öffentlicher Verkehr in Anlehnung an den Wortlaut des § 3 Abs. I der Durchführungsverordnung vom 26. 3. 1935 (RGBl. I, S. 473) zum Personenbeförderungsgesetz vom 4. 12. 1934 (RGBl. I S. 1217) anzusehen („dem öffentlichen Verkehr dient ein Unternehmen, dessen Einrichtungen nach seiner Zweckbestimmung jedermann benutzen kann").

Um einer unangemessenen finanziellen Belastung der in verkehrsarmen Gebieten ansässigen Bevölkerung und Wirtschaft durch den Transportunternehmer im Liniennahverkehr vorzubeugen und, auch tariflich gesehen, den Straßengüterliniennahverkehr den Eisenbahnen anzupassen, ist der Güterliniennahverkehr im Gegensatz zum allgemeinen gewerblichen Güternahverkehr, dem nur die Überschreitung von Höchstentgelten untersagt ist (§ 84 GüKG), wie der Personenlinienverkehr streng tarifgebunden. Da § 90 GüKG nicht erkennen läßt, inwieweit der Bundesverkehrsminister oder die obersten Landesverkehrsbehörden den Tarif festsetzen, ist von derselben Rechtslage wie beim Personenlinienverkehr auszugehen, so daß der Tarif des Frachtführers im Nahlinienverkehr von diesem vorgeschlagen und von der Genehmigungsbehörde beim Genehmigungsverfahren festgelegt wird (§ 90 Abs. I S. 3 GüKG)[10]).

ccc) Für die zivilrechtlichen Folgen einer Verletzung der Pflicht des Unternehmers zur Annahme des Gutes zur Beförderung enthält das Güterkraftverkehrsgesetz keine Bestimmung. Die Zuwiderhandlung des Transportunternehmers gegen die ihm auferlegte Beförderungspflicht (§ 90 Abs. I S. 4 GüKG) zieht öffentlich-rechtlich als Ordnungswidrigkeit die Verwirkung einer Geldbuße bis zu zehntausend DM gem. § 99 Nr. 3 GüKG nach sich, während zivilrechtlich auf die allgemeinen Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches über unerlaubte Handlungen zurückzugreifen ist. Nimmt der Unternehmer ein ihm angetragenes Vertragsangebot ohne Rechtfertigungsgrund (§ 90 Abs. I Nr. 1 und 2 GüKG) nicht an, so ergibt sich seine Ersatzpflicht für hierauf zurückzuführende Vermögensschäden aus § 823 Abs. II BGB in Verbindung mit dem Schutzgesetz § 90 Abs. I S. 4 GüKG[11]).

---

[10]) Hein-Eichhoff-Pukall-Krien § 90 GüKG, Anm. 4 d, cc.
[11]) Hein-Eichhoff-Pukall-Krien § 90 GüKG, Anm. 6.

ddd) Vom Güterliniennahverkehr kann nur dann gesprochen werden, wenn die Güterbeförderung zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten regelmäßig betrieben wird, ohne daß die Einhaltung eines Fahrplanes mit festgelegten Abfahrts- und Ankunftszeiten vorauszusetzen ist (§ 42 S. 2 PBefG: Der Linienverkehr „setzt nicht voraus, daß ein Fahrplan mit bestimmten Abfahrts- und Ankunftszeiten besteht"). Werden die Fahrten zwischen bestimmten Punkten allerdings nicht regelmäßig ausgeführt, so handelt es sich nicht um Beförderungen im Güterliniennahverkehr, sondern im allgemeinen gewerblichen Güternahverkehr, dessen Merkmale im Sinne des § 80 GüKG im übrigen auch beim Güterliniennahverkehr gegeben sein müssen.

cc) Keiner Erlaubnispflicht unterliegt die ebenfalls nahezu alle Merkmale des allgemeinen Güternahverkehrs aufweisende Beförderung von land- und forstwirtschaftlichen Bedarfsgütern oder Erzeugnissen seitens land- und forstwirtschaftlicher Betriebe für Betriebe gleicher Art im Rahmen der Nachbarhilfe (§ 80 Abs. II GüKG). Da es sich insoweit um einen Ausnahmetatbestand handelt, ist die Vorschrift des § 80 Abs. II GüKG zur Vermeidung von Umgehungsversuchen eng auszulegen. Die Nachbarhilfe darf nur durch und für einen land- oder forstwirtschaftlichen Betrieb, wie er im Reichsbewertungsgesetz vom 16. 10. 1934 (RGBl. I, S. 1035) beschrieben ist, geleistet werden, was eine Einbeziehung anderer Personen in diesen Kreis ausschließt. Die Beförderung muß Ausdruck nachbarlicher Verbundenheit sein. Diese erfordert wiederum ein nahes Beieinanderliegen des befördernden Betriebes und desjenigen, für den befördert wird, wobei die Zugehörigkeit beider Betriebe zu einer Gemeinde als ausreichend angesehen werden kann. An der nachbarlichen Verbundenheit als Ausdruck einer Gefälligkeit fehlt es, sobald sich der Hilfeleistende ständig jedem beliebigen Dorfbewohner gegenüber zur Transportleistung erbietet. Ein Entgelt im Sinne einer Aufwandsentschädigung kann für die Beförderung verlangt werden, wenn für sie ein echtes Hilfsbedürfnis gegeben ist. Die Nachbarschaftshilfe darf indessen nicht zum Gewerbe werden — ein wesentlicher Unterschied zum übrigen Güternahverkehr. Ein echtes Hilfebedürfnis wird grundsätzlich nur dann zu bejahen sein, wenn tatsächlich ein Interesse an alsbaldiger Beförderung besteht, dem durch Inanspruchnahme des gewerblichen Güterverkehrs nicht entsprochen werden kann. Andererseits wird die Nachbarschaftshilfe dann vorliegen, wenn es sich um Fahrten handelt, die nur kurze Zeit erfordern oder gleichzeitig für den Betrieb des Hilfeleistenden notwendig sind[12]).

e) — aa) Der gewerbliche Güternahverkehr als Güterbeförderung für andere verlangt eine besondere Berücksichtigung der Interessen der als Auftraggeber oder Empfänger an der Beförderung Beteiligten. Über die Haftung des Frachtführers im Güternahverkehr gegenüber den Ladungsbeteiligten enthält § 85 GüKG lediglich das Verbot eines Haftungsausschlusses im Sinne der unabdingbaren Vorschrift des § 26 GüKG, wonach der Unternehmer die ihm nach den gesetzlichen Vorschriften oder den Beförderungsbedingungen (§ 20 GüKG) obliegende Haftung weder ausschließen noch beschränken darf. Solange allgemeinverbindliche spezielle Beförderungsbedingungen für den gewerblichen Güternahverkehr noch nicht ergangen sind, dürfen mithin die einschlägigen Haftungsvorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches (über den Werkvertrag gem. §§ 631 ff BGB) und des Handelsgesetzbuches (über das

[12]) OLG Koblenz vom 18. 8. 1955 in DGV 1955, S. 288.

Landfrachtrecht) nicht zum Nachteil der Ladungsbeteiligten eingeschränkt oder gar ausgeschlossen werden. Dies schließt andererseits nicht aus, daß Auftraggeber und Auftragnehmer im Güternahverkehr abweichende Vertragsvereinbarungen treffen; denn die Unabdingbarkeit der Haftung des Unternehmers gem. § 26 GüKG verbietet zwar eine Beschränkung oder gar einen Ausschluß der Haftung des Frachtführers, läßt aber darüber hinaus der Vertragsfreiheit der Parteien einen ausreichenden Raum zur eigenen Initiative, so daß einer Haftungserweiterung des Unternehmers auf Grund des Güterkraftverkehrsgesetzes keine Bedenken entgegenstehen. Die Vorschrift des § 85 GüKG verweist lediglich auf die Unabdingbarkeit der Unternehmerhaftung zum Nachteil der Ladungsbeteiligten gem. § 26 GüKG. Die Bestimmung des § 22 Abs. II GüKG, wonach im Interesse der Gleichbehandlung Haftungserweiterungen unzulässig sind, findet dagegen keine Anwendung.

bb) — aaa) Im Interesse einer einheitlichen Vertragsregelung beim gewerblichen Güternahverkehr, die zugleich den Belangen der verladenden Wirtschaft wie des Güternahverkehrsgewerbes Rechnung tragen sollte, erarbeiteten der Verkehrsausschuß des Bundesverbandes der Deutschen Industrie, der Gesamtverband der Versicherungswirtschaft, der Deutsche Industrie- und Handelstag, der Gesamtverband des Deutschen Groß- und Außenhandels und die Arbeitsgemeinschaft „Güternahverkehr" als Gewerbeorganisation des gewerblichen Güternahverkehrs mit Lastkraftwagen in der Zentralgemeinschaft „Straßenverkehr" die „Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen" (AGNB)[13]. Nachdem sich die Arbeitsgemeinschaft „Güternahverkehr" vergeblich beim Bundesverkehrsminister für den Erlaß der AGNB als Rechtsverordnung eingesetzt hatte, wurden die AGNB den Unternehmern des gewerblichen Güternahverkehrs sowie der verladenden Wirtschaft als Allgemeine Geschäftsbedingungen für künftige Beförderungs- und Lohnfuhrverträge im Güternahverkehr empfohlen. Das Bemühen seitens der gewerblichen Güternahverkehrs-Unternehmer um die Verkündung allgemeinverbindlicher Beförderungsbedingungen scheiterte nicht zuletzt an der hierfür fehlenden Rechtsgrundlage im Güterkraftverkehrsgesetz.

Die ebenfalls angestrebte Versicherungspflicht für den Güternahverkehr, deren Einführung durch Rechtsverordnung gem. § 103 Abs. II Nr. 7 GüKG vorgesehen ist, wurde seitens des Bundesverkehrsministeriums einstweilen zurückgestellt. Angesichts der Haftung des Güternahverkehrs-Unternehmers nach dem Verschuldensprinzip der einschlägigen HGB- und BGB-Vorschriften erschien die gesetzliche Anordnung einer Haftpflicht-Pflichtversicherung für den Güternahverkehr nicht von vordergründigem verkehrswirtschaftlichem Interesse.

bbb) Die AGNB haben somit lediglich die rechtliche Bedeutung von Allgemeinen Geschäftsbedingungen, zu deren Geltung für den einzelnen Beförderungsvertrag es der Vereinbarung der Vertragsparteien bedarf, die nicht nur ausdrücklich, sondern auch stillschweigend getroffen werden kann. Es genügt, daß der Fuhrunternehmer vor Abschluß des Frachtvertrages seinem Auftraggeber schriftlich mitteilt, auf der Grundlage der AGNB für ihn tätig zu werden, und daß dieser nicht widerspricht. Der ausdrückliche Hinweis auf die AGNB seitens des Unternehmers erübrigt sich, wenn er

[13]) Erschienen im Kirschbaum-Verlag, erläutert von Balfanz.

bereits Beförderungen für denselben Auftraggeber durchgeführt hat, denen stets die AGNB zugrunde lagen. Nicht ausreichend für die Annahme der AGNB als Vertragsinhalt ist es hingegen, wenn der Transportunternehmer seinen Auftraggeber nach Abschluß des Beförderungsvertrages oder erst nach Durchführung des Gütertransports von den AGNB in Kenntnis setzt. Solange der Auftraggeber nicht zur Anwendung der AGNB sein Einverständnis erklärt, finden auf den Beförderungsvertrag die Vorschriften über das Landfrachtrecht gem. §§ 425 ff HGB Anwendung. Diese Bestimmungen des Handelsgesetzbuches beherrschen vorläufig den gewerblichen Güternahverkehr, bis die AGNB allgemein als Geschäftsgrundlage der gewerblichen Unternehmer des Güternahverkehrs bekannt geworden sind, so daß ihnen dann der Charakter einer fertig bereitliegenden normativen Ordnung zugesprochen werden kann, ohne daß sie zugleich allgemeinverbindliches Recht darstellen[14]). Bis zu dem Zeitpunkt, in dem mit ihrem Bestehen auf Grund einer langandauernden Verkehrssitte gerechnet werden muß[15]), bedarf es der Unterwerfung beider Parteien unter ihre Bestimmungen.

ccc) Gegenüber dem Landfrachtrecht des Handelsgesetzbuches enthalten die AGNB wesentliche Haftungserweiterungen des Transportunternehmers im Nahverkehr und somit eine Besserstellung der Ladungsbeteiligten in Schadensfällen. Während der Frachtführer gem. §§ 425 ff HGB für Verschulden mit umgekehrter Beweislast haftet, erstreckt sich die Ersatzpflicht des Güternahverkehrs-Unternehmers in Anlehnung an § 29 KVO gem. § 14 AGNB auf alle am Gut entstandenen unmittelbaren Schäden und Verluste durch Transportmittel- und Betriebsunfälle sowie Schäden, die durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung des Gutes, auch durch beigeladene Güter, in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstehen. Dieser vom Verschulden des Unternehmers losgelösten Erfolgshaftung stehen eine Reihe von Haftungsausschlüssen in § 15 AGNB gegenüber, die im wesentlichen der Vorschrift des § 34 Abs. I KVO entnommen sind und von denen nur ein Teil absolut, also ohne Rücksicht auf ein etwaiges Verschulden des Unternehmers, wirken[16]), während die übrigen an den vom Unternehmer zu führenden Nachweis gebunden sind, mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers gehandelt zu haben.

Im Hinblick auf diese weitgehende Haftung hat sich der Unternehmer gem. § 21 AGNB gegen alle Schäden zu versichern, für die er nach den Bestimmungen der AGNB in Anspruch genommen werden kann. Nur dann kann sich der einzelne Unternehmer auf die AGNB als Vertragsinhalt berufen, wenn er einen Haftpflichtversicherungsvertrag mit einer Deckungspflicht des Versicherers im beschriebenen Umfang abgeschlossen hat (§ 21 Abs. I AGNB)[17]). Andernfalls vermag er keine Rechte aus den AGNB für sich her-

---

[14]) BGHZ 17, 2; Heim in Betrieb 56, 1077.

[15]) BGHZ 1, 83; OLG Hamburg vom 4. 4. 52 in VersR 53, 144.

[16]) Hierbei handelt es sich im wesentlichen um Schadensursachen, bei denen ein Verschulden des Frachtführers bereits begrifflich ausscheidet (höhere Gewalt, Kriegsereignisse, Verschulden des Auftraggebers, Absenders oder Empfängers, Bruchschäden infolge von Fabrikations- und Materialfehlern). Der gänzliche Haftungsausschluß bei den außerdem genannten Kostbarkeiten und Dokumenten lehnt sich an die entsprechende Regelung in § 429 Abs. II HGB an und gilt ausschließlich für die Vertragshaftung. Die Ersatzpflicht des Unternehmers für Schäden an diesen Gütern unter dem Gesichtspunkt einer unerlaubten Handlung bleibt dagegen unberührt.

[17]) Balfanz § 21 AGNB, Anm. 1.

zuleiten, wenn diese auch als Vertragsgrundlage vereinbart waren. Aus § 21 Abs. I AGNB ergibt sich jedoch nicht zugleich, daß auch der Auftraggeber hinsichtlich seiner Rechte und Pflichten beim Nichtabschluß einer Haftpflichtversicherung auf die Vorschriften des Handelsgesetzbuches zu verweisen ist. Sind die AGNB als Vertragsinhalt vereinbart worden und hat sich der Unternehmer nicht haftpflichtversichert, so kann sich mithin der Auftraggeber zumindest auf die für ihn günstigeren Bestimmungen der AGNB berufen, wenn er von dem Nichtbestehen eines Haftpflicht-Versicherungsschutzes beim Vertragsabschluß keine Kenntnis gehabt hat[18]). Die AGNB als Allgemeine Geschäftsbedingungen sind abdingbar, so daß die in § 21 Abs. I AGNB vorgesehene Versicherungspflicht des Unternehmers durch ausdrückliche Vereinbarung von den übrigen Bestimmungen der AGNB, die zum Vertragsinhalt erklärt worden sind, ausgenommen werden kann. Hiermit wird sich der Auftraggeber umso eher einverstanden erklären, wenn ihm der Unternehmer, der an keinen Tarif gebunden ist, finanzielle Vergünstigungen einräumt. In diesen Fällen riskiert allerdings der Auftraggeber, daß im Schadenfall seine nach den Vorschriften der AGNB berechtigten Ersatzansprüche unter Umständen infolge mangelnder Solvenz des haftpflichtigen Unternehmers nicht zu realisieren sind.

3. Güterfernverkehr

a) — aa) Gewerblicher Güterfernverkehr ist „jede Beförderung von Gütern mit einem Kraftfahrzeug, die über die Grenzen der Nahzone hinausgeht oder außerhalb der Nahzone stattfindet" (§ 3 GüKG), also jede Güterbeförderung für andere, die nicht dem Güternahverkehr (§ 2 GüKG) zuzurechnen ist. Während es dem Güternahverkehrs-Unternehmer untersagt ist, über die Grenzen der für ihn zugelassenen Zonen hinaus Güter für andere zu befördern, weil er insoweit Güterfernverkehr betreiben würde, enthält das Güterkraftverkehrsgesetz kein generelles Verbot für den Unternehmer des gewerblichen Güterfernverkehrs, innerhalb der Nahzone des Standorts seines für den Güterfernverkehr genehmigten Fahrzeugs Gütertransporte für andere durchzuführen. Dem Güterfernverkehrs-Unternehmer zu untersagen, innerhalb der Nahzone Güterbeförderungen auszuführen ist trotz möglicher wirtschaftlicher Interessenkollisionen mit den Unternehmen des gewerblichen Güternahverkehrs nicht erforderlich gewesen. Es ist regelmäßig davon auszugehen, daß ihm für Güterbeförderungen auf Strecken von weniger als 50 km das Interesse fehlt; denn sein Betrieb ist für Ferntransporte eingerichtet und die Genehmigung wurde ihm in erster Linie deshalb erteilt, weil ein Bedürfnis für die Errichtung eines Güterfernverkehrs-Unternehmens in seiner Gegend bestand, so daß er in den meisten Fällen durch Ferntransporte ausgelastet sein wird.

Um jedoch einen Schutz der außerhalb der Nahzone des Standorts der Fernverkehrsfahrzeuge ansässigen Güternahverkehrs-Unternehmer zu erreichen, ist es für den Unternehmer des gewerblichen Güterfernverkehrs gem. § 16 Abs. I GüKG verboten, außerhalb seiner Nahzone Güter für andere auf Entfernungen von weniger als 50 km zu befördern, woran ihm unter Umständen zur wirtschaftlichen Ausnutzung seines Laderaumes bei im Rahmen seines Güterfernverkehrs-Gewerbes notwendigen Fahrten gelegen sein kann. Im Interesse einer gerechten Verkehrsteilung soll der Frachtverkehr in der Nahzone grundsätzlich dem ortsansässigen Güternahverkehrs-Unternehmen

[18]) Heim in Betrieb 1956, 1078.

vorbehalten bleiben. Sofern ein Frachtführer des Nahverkehrsgewerbes einen Schaden durch die vorsätzliche oder fahrlässige Zuwiderhandlung eines auswärtigen Güterfernverkehrs-Unternehmers gegen das in § 16 Abs. I GüKG enthaltene Verbot erleidet, kann er seinen Verdienstausfall gem. § 823 Abs. II BGB in Verbindung mit § 16 Abs. I GüKG von diesem ersetzt verlangen. Das Verbot des § 16 Abs. I GüKG erstreckt sich auch auf Güterbeförderungen über geringere Entfernungen als 50 km Luftlinie, wenn die Beförderungsstrecke teils innerhalb, teils außerhalb der Nahzone des Güterfernverkehrs-Fahrzeugs liegt[19]).

Führt der Unternehmer des gewerblichen Güterfernverkehrs innerhalb der Nahzone seines genehmigten Kraftfahrzeugs mit diesem Gütertransporte durch, so handelt es sich hierbei um Güternahverkehr. Die Vorschrift des § 89 GüKG steht der Annahme eines Güternahverkehrs in diesen Fällen nicht entgegen. § 89 GüKG, wonach die Anwendung der Bestimmungen des Güterkraftverkehrsgesetzes über den Güternahverkehr bei Beförderungen innerhalb der Nahzone durch den Fernverkehrs-Unternehmer ausgeschlossen ist, bezieht sich lediglich auf die in den vorangehenden Vorschriften beschriebene Betriebserlaubnis. Da die Genehmigung für den Güterfernverkehr dem Frachtverkehrs-Unternehmer weitergehende Rechte gewährt als die Betriebserlaubnis, ist er gem. § 89 GüKG von der Erlaubnispflicht auch dann entbunden, wenn er Güter innerhalb seiner Nahzone befördert. Der Vorschrift des § 89 GüKG läßt sich somit nicht entnehmen, daß für diese Gütertransporte innerhalb der Nahzone im übrigen die Bestimmungen über den Güterfernverkehr gelten[20]). Demgegenüber ergibt sich aus § 3 GüKG, daß Güterfernverkehr nur bei Beförderungen außerhalb der Nahzone vorliegt, während Transporte innerhalb der Nahzone, unabhängig davon, von wem sie durchgeführt werden, dem Güternahverkehr zuzurechnen sind. Auf den Güternahverkehr sind nicht die Bestimmungen über den gewerblichen Güterfernverkehr anwendbar. Auf die Person des mit der Beförderung Beauftragten kommt es ebensowenig beim Güternahverkehr an, wie für die Annahme eines Güterfernverkehrs und die Anwendung der hierfür einschlägigen Vorschriften entscheidend ist, wer über die Grenzen der Nahzone hinaus Güter befördert. Führt der Güterfernverkehrs-Unternehmer mithin Beförderungen innerhalb seiner Nahzone durch, so bestimmt sich der Beförderungsvertrag nach den §§ 425 ff HGB oder bei entsprechender Vereinbarung nach den Bestimmungen der AGNB. Auch steuerrechtlich werden die Gütertransporte des Fernverkehrs-Unternehmers innerhalb der Nahzone als Güternahverkehr erfaßt (§ 1 lit. b des Beförderungssteuergesetzes vom 13. 6. 1955 [BGBl. I, S. 366]: „Der Beförderungssteuer unterliegt die Beförderung im Kraftfahrzeugverkehr. Dies gilt nicht für die Beförderung von Gütern in der Nahzone im Sinne des Güterkraftverkehrsgesetzes.") Als unzulässige Umgehung des Beförderungssteuergesetzes ist es allerdings anzusehen, wenn bei einer Güterbeförderung durch den gewerblichen Fernverkehrs-Unternehmer über die Nahzone hinaus eine gebrochene Berechnung des Beförderungsentgelts für die Strecke innerhalb und für diejenige außerhalb der Nahzone erfolgt. In einem derartigen Fall handelt es sich um eine einheitliche Güterfernverkehrs-Beförderung gem. § 3 GüKG, die in ihrer Gesamtheit auf Grund des Ferntarifs und der einschlägigen Beförderungsbedingungen erfolgt.

[19]) Hein-Eichhoff-Pukall-Krien § 16 GüKG, Anm. 2 a.

[20]) a. A. OLG Hamm vom 16. 8. 1955 zit. bei Hein-Eichhoff-Pukall-Krien § 16 GüKG, Anm. 1.

bb) Der Anwendung der Vorschriften über den gewerblichen Güterfernverkehr bedarf es gem. § 3 GüKG hingegen bei Transporten durch den Unternehmer des gewerblichen Güterfernverkehrs über Entfernungen von weniger als 50 km außerhalb der Nahzone des Standorts seines Fahrzeugs, die ihm ausnahmsweise gem. § 16 Abs. II GüKG gestattet sind. Gem. § 16 Abs. II GüKG darf der Unternehmer im Anschluß an eine Fernverkehrsbeförderung bzw. vor ihrem Antritt mit dem für den Güterfernverkehr genehmigten Kraftfahrzeug die Güter an- und abfahren, was in erster Linie bei der Zusammenstellung und Verteilung von Sammelladungen der Fall ist[21]). Das Verbot des § 16 Abs. I GüKG erstreckt sich ferner gem. § 16 Abs. II GüKG nicht auf den Güterlinienfernverkehr, der zwar wie der Güterliniennahverkehr einer besonderen Genehmigung neben der für den gewerblichen Güterfernverkehr vorgeschriebenen Konzession bedarf, nicht aber wie dieser einem Kontrahierungszwang unterliegt und außerdem im verkehrswirtschaftlichen Interesse seitens der Verkehrsbehörden einem Unternehmer des gewerblichen Güterfernverkehrs gem. § 13 GüKG zur Auflage gemacht werden kann.

b) — aa) Die wie die Erlaubnis für den Güternahverkehr für den gewerblichen Güterfernverkehr vorgeschriebene personengebundene, aber zugleich für bestimmte Kraftfahrzeuge (§ 10 Abs. I Nr. 2, II S. 1 GüKG) und den Betrieb (§ 10 Abs. I Nr. 2 GüKG) des Unternehmers befristet erteilte Genehmigung im Sinne einer echten Konzession, einer Rechtsverleihung, war seitens der Ferntransport-Unternehmer im Hinblick auf die gem. § 9 GüKG vorgesehene Höchst-Zahlenbeschränkung lange Zeit als unvereinbar mit dem verfassungsmäßig geschützten Grundsatz des freien Berufswettbewerbes (Art. 12 Abs. I GG) empfunden worden. Der Bundesverkehrsminister hat auf Grund der in § 9 GüKG enthaltenen gesetzlichen Ermächtigung mit Zustimmung des Bundesrates unter Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrsbedürfnisses und der Verkehrssicherheit die Höchstzahl der zu erteilenden Genehmigungen in der 3. Höchstzahl-Verordnung vom 28. 8. 1957 (Bundesanzeiger Nr. 170 vom 5. 9. 1957) im wesentlichen der Anzahl der bereits am 1. 1. 1957 erteilten Genehmigungen angepaßt. Die gegen diesen numerus clausus von seiten der Unternehmer vorgetragenen verfassungsrechtlichen Bedenken stützten sich darauf, daß es Interessenten verwehrt sei, den Beruf eines gewerblichen Güterfernverkehrs-Unternehmers zu wählen, sobald das festgelegte Kontingent erschöpft sei[22]).

bb) — aaa) Nachdem der Gesetzgeber davon abgesehen hat, im Bereich der Güterbeförderung neue Verwaltungsmonopole zu schaffen, sondern den Güterverkehr wie die Personenbeförderung grundsätzlich der Privatwirtschaft überlassen hat, waren gleichzeitig Vorkehrungen zu treffen, um den Bestand des für die Gemeinschaft unerläßlich gewordenen Güterfernverkehrs nicht durch eine schrankenlose Ausweitung von privaten Unternehmungen zu gefährden. Der Güterfernverkehr bildet die Voraussetzung dafür, daß Nahrungsmittel und lebenswichtige Bedarfsgüter ohne Rücksicht auf die geographische Lage der Erzeugungsstätten über das ganze Land der Bevölkerung zugeführt werden, daß die Industrie mit Rohstoffen versorgt wird und zwischen den verschiedenen Wirtschaftszweigen sich ein Güteraustausch entwickeln kann. Somit hängt in besonderem Maße bei der differenzierten Wirtschaftsstruktur der Bundesrepublik einschließlich Westberlins das gesamte

[21]) Hein-Eichhoff-Pukall-Krien § 16 GüKG, Anm. 2 a.
[22]) vgl. Hein-Pukall-Eichhoff-Krien § 9 GüKG, Anm. 1.

wirtschaftliche und soziale Leben von einem reibungslos funktionierenden Güterfernverkehr ab, bei dem ungeordnete Verhältnisse, wie sie die schrankenlose Ausweitung und der damit verbundene schonungslose Konkurrenzkampf zur Folge haben müßten, nachhaltige Erschütterungen des wirtschaftlichen und sozialen Gefüges der staatlichen Gemeinschaft nach sich ziehen würden. Aus diesen Gründen ist zum Schutze höherwertiger Güter die Verfassungsmäßigkeit der im Güterkraftverkehrsgesetz vorgesehenen Kontingentierung des gewerblichen Güterfernverkehrs und der damit möglicherweise verbundenen Einschränkung der Berufswahl einzelner Personen gem. Art. 2 GG bereits verbürgt[23]).

bbb) Ein weiterer Gesichtspunkt für die Rechtmäßigkeit des numerus clausus bei Güterfernverkehrs-Konzessionen ist die Erhaltung des in der Bundesbahn verkörperten Volksvermögens. Im Gegensatz zur Bundesbahn (§ 3 EVO) unterliegt der gewerbliche Güterfernverkehr grundsätzlich keiner gesetzlichen Beförderungspflicht. Die Konkurrenz von Schiene und Straße erfordert einen zentralgelenkten Güterfernverkehr und dessen Anpassung an den Umfang des Verkehrsbedürfnisses. Eine ausreichende Verkehrsbedienung auf Strecken, die einen privatwirtschaftlichen Nutzen nicht versprechen, wäre durch den privaten Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen nicht gewährleistet und als Folge hiervon die Güterversorgung in verkehrsungünstig gelegenen Bezirken in Frage gestellt. Lediglich diese unrentablen Transporte blieben bei einem freien ungeordneten Zugang zum Güterfernverkehrsgewerbe dem nach dem gemeinwirtschaftlichen Prinzip arbeitenden Schienenverkehr überlassen, während bei der Bedürfnisprüfung (§§ 9 Abs. I, 10 Abs. III GüKG) im Genehmigungsverfahren das Beförderungsvermögen der Eisenbahn berücksichtigt und auf diese Weise sichergestellt wird, daß der Schienenverkehr auch an den wirtschaftlich günstigen Strecken beteiligt bleibt. Dadurch nur kann die für das Wirtschaftsleben unentbehrliche Leistungsfähigkeit der Eisenbahn aufrechterhalten werden. Eine Beschränkung des in Art. 12 GG enthaltenen Grundrechts der freien Berufswahl des Einzelnen ist somit auch im Hinblick auf den für die Gemeinschaft lebenswichtigen Schienenverkehr geboten[24]).

ccc) Die Ablehnung der verfassungsrechtlichen Bedenken gegen die Kontingentierung ist außerdem durch die Erhaltung der Verkehrssicherheit auf den Straßen gerechtfertigt, weil sich der motorisierte Güterfernverkehr zur Durchführung seiner Aufgaben häufig des großräumigen Schwerlastwagens bedient, der infolge seiner Größe und der Art seines Einsatzes eine Beeinträchtigung des Verkehrs und eine starke Belastung der öffentlichen Straßen bildet. Eine schrankenlose Ausweitung des Güterfernverkehrs würde die Sicherheit des Straßenverkehrs erschüttern, abgesehen davon, daß eine erhebliche Verschärfung des Konkurrenzkampfes die Einsparung notwendiger Betriebskosten im Fahrzeugbestand des einzelnen Unternehmers und somit ebenfalls eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit mit sich bringen würde.

c) — aa) Die erste öffentlich-rechtliche, grundlegende gesetzliche Ordnung des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen ergab sich aus der Notwendigkeit einer staatlichen Lenkung des Wettbewerbs zwischen Schiene und Straße. Die am 6. Oktober 1931 (RGBl. I, S. 537) erlassene 3. Verordnung des Reichspräsidenten „zur Sicherheit von Wirtschaft und Finanzen und zur

[23]) BVerwG vom 1. 12. 1955 in MDR 1956, S. 316.
[24]) Hein-Eichhoff-Pukall-Krien § 9 GüKG, Anm. 1, und die dort zit. Rechtsprechung.

Bekämpfung politischer Ausschreitungen" enthielt zugleich Vorschriften über die Einführung eines staatlichen Genehmigungszwangs für jede mit Kraftfahrzeugen ausgeführte entgeltliche Güterbeförderung auf Entfernungen von über 50 km und sah ferner zum Schutze des gemeinwirtschaftlichen Tarifsystems der Eisenbahn einen ähnlichen Tarif für den genehmigungspflichtigen Güterfernverkehr vor. Die mit dieser Notverordnung angestrebte Befriedung des durch die technische und wirtschaftliche Entwicklung zunehmenden Konkurrenzkampfes zwischen Eisenbahn und Kraftfahrzeug-Unternehmern scheiterte an den unzulänglichen Tarifüberwachungsmöglichkeiten durch die Landesverkehrsbehörden, so daß von staatlicher Seite erwogen wurde, die Durchführung des gesamten Güterfernverkehrs ausschließlich der Deutschen Reichsbahn zu überlassen. Als Kompromiß in der sich daran anschließenden Auseinandersetzung mit den Privatunternehmern des gewerblichen Güterfernverkehrs wurde der Reichskraftwagen-Betriebsverband (RKB) als Körperschaft des öffentlichen Rechts und zugleich als Interessenvertretung der zwangsweise ihm angeschlossenen Unternehmer des gewerblichen Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen gegründet. Somit war der Reichskraftwagen-Betriebsverband gleichermaßen Selbstverwaltungsorgan der Unternehmer und hinsichtlich seiner Zweckbestimmung eine mit hoheitlichen Befugnissen ausgestattete halbstaatliche Organisation. Bis zu seiner Auflösung im Jahre 1945 galt der Reichskraftwagen-Betriebsverband neben der Deutschen Reichsbahn als selbständiger Träger des Güterfernverkehrs.

bb) Außer der Tarifüberwachung und der Aufsicht über die von den Unternehmern zu erfüllenden öffentlich-rechtlichen Obliegenheiten, wofür ihm eine eigene selbständige Strafbefugnis eingeräumt worden war, nahm der Reichskraftwagen-Betriebsverband als gewerbepolitische Vertretung des Güterfernverkehrs zu allen verkehrspolitischen Vorhaben Stellung, unterbreitete von sich aus Vorschläge und stellte Anträge, die auf eine Verbesserung der Rechtslage im gewerblichen Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen nach den Jahren einer allgemeinen Rechtsunsicherheit im Frachtverkehr hinzielten. Zugleich richtete er in Wahrnehmung der wirtschaftlichen Interessen der Transportunternehmer Laderaum-Verteilungsstationen (§ 10 GFG) ein und schloß als Versicherungsnehmer mit den Versicherungsgesellschaften Versicherungsverträge nach Maßgabe des Haftungsumfangs der Güterfernverkehrs-Unternehmer ab. Außerdem zog er die Beförderungssteuer ein und führte sie an den Fiskus ab.

cc) Der vom Reichsverkehrsminister ernannte Präsident des Reichskraftwagen-Betriebsverbandes ernannte und entließ mit dessen Zustimmung die sieben Mitglieder des Beirats des Verbandes, der sich als ein der staatlichen Lenkung unterliegender Zwangsverband zur Ordnung des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen darstellte und nach dem Zusammenbruch im Jahre 1945 als solcher in der amerikanischen Zone verboten und dessen Vermögen in der britischen Besatzungszone durch das Militär-Reg.-Gesetz Nr. 52 beschlagnahmt wurde.

d) Durch die in der Nachkriegszeit angestrebte Föderalisierung in Deutschland wurden die Tarifkontrolle und die Überwachung der Einhaltung der gesetzlichen Obliegenheiten durch die Unternehmer von den Verkehrsbehörden der Länder wahrgenommen. Als wirtschaftliche Interessenvertretungen errichteten die Transportunternehmer in den einzelnen Landesteilen Straßen-

verkehrs-Genossenschaften, denen in Rheinland-Pfalz zugleich die Kontrollbefugnisse der Landesverkehrsbehörden übertragen wurden. Hier wie in den übrigen Teilen Deutschlands sahen sich die Verwaltungsbehörden dem ihnen wiederum übertragenen Aufgabenkreis im Güterfernverkehr angesichts ihrer Überlastung durch zahlreiche andere verkehrspolitische und -technische Anforderungen im Zusammenhang mit einer Kraftverkehrsentwicklung, für die sich die vorhandenen Straßenverhältnisse bald als vollkommen unzureichend erwiesen, nicht mit den ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln gewachsen.

e) Nachdem seitens des Staates und ebenfalls von Seiten der Gewerbetreibenden des Wirtschaftszweiges Güterfernverkehr diese Unzulänglichkeit der für einen ordentlich funktionierenden Güterfernverkehr unerläßlichen Kontrollmaßnahmen erkannt worden war, wurde zur Wiederherstellung der Ordnung im gewerblichen Güterfernverkehr die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr als bundesunmittelbare Anstalt des öffentlichen Rechts im Sinne des Art. 87 Abs. III S. 1 GG errichtet. Der Bundesanstalt, als dem Bundesverkehrsminister unterstellter (§ 76 GüKG), „aus dem Bedürfnis nach Ausgliederung und Sonderung von Verwaltungsaufgaben errichteter Anstalt" [25]), obliegt die ständige Überwachung des Güterfernverkehrs, die zugleich im Hinblick auf die Erhaltung der Vorteile des freien Leistungswettbewerbs der Verkehrsunternehmen und der privaten Unternehmerinitiative im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen von großem Interesse für die Transportunternehmer ist. Die Bundesanstalt ist nicht lediglich mit den Befugnissen einer Verwaltungsbehörde ausgestattet, sondern ist als eine zur Wahrnehmung hoheitlicher Verwaltungsaufgaben eingerichtete Verwaltungsbehörde anzusehen, der es als solcher gestattet ist, Verwaltungsmaßnahmen auf Grund eigenen Ermessens zu ergreifen [26]). Hierbei beschränkt sich die Bundesanstalt nicht, wie aus ihrer Bezeichnung irrtümlich entnommen werden könnte, auf die Überwachung des gewerblichen Güterfernverkehrs. Ihre Befugnisse erstrecken sich auf alle am Güterkraftverkehr beteiligten Kreise, mithin auch auf den Werkverkehr, den gewerblichen Güternahverkehr und den Kraftfahrzeugverkehr der güterbefördernden Deutschen Bundesbahn. Sie kann ferner Verwaltungsakte (z. B. Überleitungsbescheide gem. § 23 Abs. III GüKG) mit Wirkung für und gegen die verladende Wirtschaft im Rahmen ihrer Aufgaben erlassen.

f) Eine gewerbepolitische Interessenvertretung des Güterfernverkehrs kann die Bundesanstalt als Verwaltungsbehörde im Gegensatz zum Reichskraftwagen-Betriebsverband nicht zugleich sein. Ebensowenig kann sie den Transportunternehmern wirtschaftliche oder öffentlich-rechtlich ihnen obliegende Aufgaben wie die Versicherungsvertrags-Abschlüsse oder die Abführung der Steuern an den Fiskus abnehmen. Diese Aufgaben erfüllen heute nach dem Wegfall des Reichskraftwagen-Betriebsverbandes zum Teil die durch freiwilligen Zusammenschluß der Transportunternehmer gegründeten Gewerbeverbände und Wirtschaftsgenossenschaften. Für die Abführung der Beförderungssteuer an den Fiskus ist auf Grund des § 5 der Verordnung zur Änderung des Beförderungssteuer-Gesetzes vom 18. 4. 1951 (BGBl. I, S. 260) jeder Unternehmer heute selber verantwortlich.

---

[25]) Forsthoff, Verwaltungsrecht, S. 388.

[26]) BGH vom 29. 10. 1952 in NJW 1953, S. 302; Hein-Eichhoff-Pukall-Krien § 53 GüKG, Anm. 4 c; Lüke in NJW 60, S. 1707.

Das Bemühen der Güterfernverkehrs-Unternehmer um die Errichtung einer dem Reichskraftwagen-Betriebsverband entsprechenden Institution halbamtlichen Charakters zwecks Koordinierung aller in diesem Wirtschaftszweig anfallenden hoheitlichen und privatwirtschaftlichen Aufgaben scheiterte im wesentlichen an dem in Art. 9 GG enthaltenen Grundsatz der negativen Koalitionsfreiheit, der einen Zwangsanschluß aller Güterfernverkehrs-Unternehmer mit staatlicher Sanktionierung nicht zuläßt. Versuchen seitens der Güterfernverkehrs-Unternehmer, durch Gründung eines Interessenverbandes mit freiwilliger Mitgliedschaft eine Zusammenfassung aller im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen erforderlichen Überwachungsmaßnahmen und gewerbepolitisch wie wirtschaftlich nützlichen Aufgaben herbeizuführen, mußte der volle Erfolg versagt bleiben, solange sich Außenseiter nicht anschlossen und es an einem gesetzlichen Rückhalt fehlte, gegen gesetzwidriges und unbotmäßiges Verhalten der Mitglieder auf Grund eigener autonomer Strafbefugnis mit aller Schärfe vorzugehen.

B. Beförderungsbedingungen

I. Bedeutung und Überwachung

Um die vom Reichskraftwagen-Betriebsverband überwachte Einhaltung der Beförderungsbedingungen durch jeden einzelnen Unternehmer auch fortan sicherzustellen, nachdem sie in der Vergangenheit dazu beigetragen haben, eine zuverlässige, schnelle und wirtschaftliche Bedienung der Ladungsbeteiligten und zugleich einen ordentlichen Leistungswettbewerb mit gleichen Startbedingungen für die Frachtführer zu gewährleisten, obliegt es der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr, im Rahmen der Tarifkontrolle darauf zu achten, daß die am Beförderungsvertrag Beteiligten die normierten Beförderungsbedingungen nicht durch unzulässige Sondervereinbarungen und Nebenabreden ausschließen oder abändern. Bei diesen Beförderungsbedingungen handelt es sich um die Beförderungsbedingungen des allgemeinen gewerblichen Güterfernverkehrs und um die diesen verwandten und sehr ähnlichen Regelungen für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen der Deutschen Bundesbahn und schließlich um die besonderen Bestimmungen über die Beförderung von Möbeln und Umzugsgut durch den Möbelfernverkehr, für den im übrigen Sondervorschriften im Güterkraftverkehrsgesetz enthalten sind (§§ 37 ff GüKG).

II. Entstehung der Kraftverkehrsordnung

Die Beförderungsbedingungen für den allgemeinen gewerblichen Güterfernverkehr wurden im Anschluß und in Anlehnung an die den Güterverkehr auf Schienen regelnde Eisenbahnverkehrsordnung vom Reichskraftwagen-Betriebsverband im Einvernehmen mit der Deutschen Reichsbahn auf Grund der in § 13 GFG enthaltenen Ermächtigung und Verpflichtung als für den einzelnen Beförderungsvertrag verbindliche Bestimmungen unter Abänderung der bis dahin anwendbaren handelsrechtlichen Vorschriften über das Frachtgeschäft unter der Bezeichnung „Kraftverkehrsordnung" (KVO) aufgestellt und dem Reichsverkehrsminister zur Genehmigung vorgelegt. Zunächst befristet und später bis auf weiteres genehmigt, wurde die Kraftverkehrsordnung am 30. 3. 1936 vom Reichsverkehrsminister gem. § 14 GFG veröffentlicht (RVKBl. B, S. 151) und trat als Bestandteil des zwischenzeitlich ebenfalls festgelegten Reichskraftwagentarifs (RKT) mit Wirkung vom 1. 4.

1936 in Kraft. Die Fortgeltung der in der Kraftverkehrsordnung enthaltenen Beförderungsbedingungen für den algemeinen gewerblichen Güterfernverkehr, abgesehen von vereinzelten Abänderungen gegenüber der ursprünglichen Fassung, war nach Fortfall des Reichskraftwagen-Betriebsverbandes und des Güterfernverkehrs-Gesetzes durch das Güterfernverkehrs-Änderungsgesetz vom 2. 9. 1949 (WiGBl. 1949, S. 306) gesetzlich sichergestellt. Gem. § 106 Abs. II GüKG (in der Fassung bis zum Jahre 1957) sind „die auf Grund früheren Rechts erlassenen Tarife (Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen) bis auf weiteres in Kraft" geblieben, nämlich bis zu ihrer Neuregelung durch den Bundesminister für Verkehr mit Zustimmung des Bundesrats.

Die geplante Neufassung einer Kraftverkehrsordnung ist notwendig geworden, weil die zur Zeit geltenden Bestimmungen nach Auflösung des Reichskraftwagen-Betriebsverbandes textlich teilweise unrichtig geworden sind und, materiell-rechtlich gesehen, den derzeitigen Erfordernissen zum Teil nicht mehr gerecht werden können, nachdem der Güterfernverkehr erheblich an Umfang und Bedeutung zugenommen hat. Die Erarbeitung der Neufassung erfolgt im Rahmen des Deutschen Industrie- und Handelstags durch die Spitzenverbände der verladenden und der befördernden Wirtschaft, die Versicherer und die Deutsche Bundesbahn. Dabei wird zugleich eine Koordinierung der Beförderungsbedingungen des allgemeinen Güterfernverkehrs und des Güterverkehrs der Deutschen Bundesbahn auf Straßen angestrebt; zugleich soll auf die Einbeziehung von Frachtberechnungs-Vorschriften in die Beförderungsbedingungen um der größeren Stabilität und Übersichtlichkeit wegen verzichtet werden.

III. Rechtscharakter der Kraftverkehrsordnung

1. Rechtsunsicherheit bis zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes im Jahre 1957

Die im Jahre 1936 durch den Reichsverkehrsminister vorgenommene Veröffentlichung der Kraftverkehrsordnung im Reichsverkehrsblatt nahm die Rechtsprechung zum Anlaß, der Kraftverkehrsordnung die Allgemeinverbindlichkeit von Rechtsnormen abzusprechen, weil sie nicht als Rechtsverordnung auf Grund gesetzlicher Ermächtigung für die Exekutive erlassen und entsprechend dem Gesetz über die Verkündung von Rechtsverordnungen vom 23. 10. 1923 (RGBl. I, S. 959) veröffentlicht worden sei[27]). In diesen Entscheidungen wird zum Teil die Rechtsnatur der Kraftverkehrsordnung als Rechtsverordnung außerdem mit der Begründung abgelehnt, daß der Reichskraftwagentarif, dessen Bestandteil die Kraftverkehrsordnung ist, sich ausschließlich an die im Reichskraftwagen-Betriebsverband zusammengeschlossenen Unternehmer des gewerblichen Güterfernverkehrs wende und ihnen seine Einhaltung zur Pflicht gemacht habe, ohne zugleich für die übrigen am Beförderungsvertrag Beteiligten verbindlich zu sein[28]). Der von der Rechtsprechung vertretenen Ansicht sind zahlreiche Autoren mit derselben Begründung beigetreten[29]), während von anderer Seite hiergegen eingewendet

[27]) BGHZ 1, 83 (85); BGHZ 6, 145 (147); BayObLG vom 15. 2. 1956 in DVBl. 1957, S. 64.
[28]) BGHZ 6, 145 (147).
[29]) Clauß in NJW 1956, S. 817; Heim in ZfV 1954, S. 186; Nipperdey, BGB § 163, Anm. VI; Roesch in NJW 1953, S. 1500.

wurde[30]), daß der Kraftverkehrsordnung insofern Allgemeinverbindlichkeit zukomme, als sie auf Grund der Vorschriften der §§ 13, 18 GFG, §§ 9, 10 GFÄG sowie der §§ 20, 106 Abs. II GüKG a. F. Bestandteil dieser Gesetze geworden sei; zudem sei der Reichskraftwagentarif einschließlich der in ihm enthaltenen Beförderungsbedingungen in § 2 Abs. I Ziff. 2 der „Anordnung über Preisbildung und Preisüberwachung (AOPr.) 71/48 des Wirtschaftsrates" vom 25. 6. 1948 zur allgemeinverbindlichen Festpreisvorschrift erklärt worden.

Der allgemeinverbindliche Charakter der Tarifsätze des Reichskraftwagentarifs im engeren Sinne, also der Frachtsätze und des Entgelts für Nebenleistungen, wurde auch in der Rechtsprechung anerkannt[31]). Die in der Kraftverkehrsordnung enthaltenen Beförderungsbedingungen wurden dagegen nicht für rechtsverbindlich erachtet, weil die in AOPr. 71/48 beschriebenen Grundsätze lediglich allgemeine Verwaltungsanordnungen für die im Jahre 1948 den Güterfernverkehr überwachenden Landesverkehrsbehörden darstellten und somit nicht geeignet gewesen sind, der Kraftverkehrsordnung den Charakter einer allgemeinverbindlichen Rechtsnorm zu verleihen. Daneben wurde die Auffassung vertreten, daß die Kraftverkehrsordnung zwar kein Gesetz und auch keine Rechtsverordnung sei, daß sich ihre allgemeine Verbindlichkeit gleichwohl aus §§ 20, 22 GüKG ergebe. Nach diesen Bestimmungen treten die KVO-Vorschriften ohne einen hierauf gerichteten Willen der Vertragsparteien an die Stelle tarifwidriger Abreden. Somit, so wurde argumentiert, sei die Kraftverkehrsordnung kraft Gesetzes Inhalt jedes einzelnen Beförderungsvertrages und dadurch allgemeinverbindlich[32]). Nach herrschender Meinung handelte es sich bei den Beförderungsbedingungen der Kraftverkehrsordnung nur um gesetzlich verankerte Allgemeine Geschäftsbedingungen mit der Besonderheit, daß die Haftung, wie sie in den KVO-Vorschriften beschrieben ist, gem. § 22 Abs. II GüKG und gem. § 26 GüKG unabdingbares Vertragsrecht darstellte[33]). Teilweise wurde auch die Meinung vertreten, daß die Kraftverkehrsordnung trotz ihres Vertragscharakters schlechthin unabdingbar sei[34]).

2. Kraftverkehrsordnung als Rechtsverordnung

Diese Rechtsunsicherheit als Folge der unterschiedlichen Rechtsauffassungen, die sich schließlich zu bedenklichen Kompromissen gezwungen sahen[35]), veranlaßte den Gesetzgeber, die von ihm von vornherein angestrebte, aber zu unklar ausgedrückte Rechtsverbindlichkeit der KVO-Bestimmungen durch das Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrs-Gesetzes vom 3. 6. 1957 (BGBl. I, S. 593) unzweideutig durch Abänderung des Wortlauts des § 106 Abs. II GüKG in der Weise zum Ausdruck zu bringen, daß die Verkündung der Kraftverkehrsordnung als nach dem Gesetz über die Verkündung von Rechtsverordnungen vom 30. 1. 1950 (BGBl. I, S. 23) erfolgt anzusehen ist.

---

[30]) Augstein in MDR 1953, S. 10; Muth in ZfV 1952, S. 161; Seydel in RdK 1950, S. 83; Sieg in BB 1952, S. 736; Wessel in VR 1950, S. 532.

[31]) BGHZ 12, 136; OLG Hamburg vom 29. 10. 1952 in MDR 1953, S. 49; OLG Bremen vom 5. 12. 1951 in VRS 4, S. 307.

[32]) OLG Hamm vom 3. 10. 1955 in VersR 1955, S. 689.

[33]) Clauß in NJW 1956, S. 817.

[34]) Fromm in NJW 1954, S. 888; OLG Hamm vom 3. 10. 1955 in VersR 1955, S. 689.

[35]) Wolgast in ZfV 1957, S. 559.

3. Unabdingbarkeit der KVO-Haftungsbestimmungen

Durch diese Fiktion ist heute die Kraftverkehrsordnung als Rechtsverordnung anerkannt und wirkt grundsätzlich unmittelbar gegen jedermann und nicht nur gegenüber einer bestimmten Personengruppe[36]). Ihre Unabdingbarkeit — insbesondere der Haftungsbestimmungen — ergibt sich nach wie vor aus den Vorschriften der §§ 20, 22, 26 GüKG mit der Folge, daß die Kraftverkehrsordnung grundsätzlich zwingendes Recht enthält, das durch Parteivereinbarungen nicht abgeändert werden kann. Sofern dem Auftraggeber des Güterfernverkehrs-Unternehmers rechtliche oder wirtschaftliche Vorteile vereinbarungsgemäß eingeräumt werden, die über den in der Kraftverkehrsordnung festgelegten Rahmen hinausgehen, oder wenn im Verhältnis zu den Haftungsbestimmungen der Kraftverkehrsordnung die Haftung des Unternehmers zum Nachteil der am Beförderungsvertrag Beteiligten eingeschränkt oder gar ausgeschlossen wird, handelt es sich um tarifwidrige und gem. § 134 BGB in Verbindung mit §§ 22 Abs. II, 26 GüKG um nichtige Nebenabreden, auf die sich niemand berufen kann. Ein Beförderungsvertrag mit tarifwidrigen Abreden gilt als auf der Grundlage des in der Kraftverkehrsordnung enthaltenen Vertragsrechts abgeschlossen, das an die Stelle der nachgiebigen Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches und des Handelsgesetzbuches als lex specialis getreten ist.

Hierdurch ist zwar eine einheitliche, jeden unlauteren Wettbewerb ausschließende Vertragsregelung für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen eingeführt, andererseits aber die Zersplitterung des Frachtrechts ganz allgemein vertieft worden, die als Folge der dispositiven Bestimmungen des Handelsgesetzbuches angesichts der differenzierten Bedürfnisse und Interessen bei den verschiedenen Beförderungsarten unter Berücksichtigung der technischen und wirtschaftlichen Entwicklung unvermeidbar gewesen ist. Der durch die Abänderung des Güterkraftverkehrs-Gesetzes geschaffenen Rechtslage im gewerblichen Güterfernverkehr hat der Bundesgerichtshof in Abweichung von seinen bis zum Jahre 1957 ergangenen Entscheidungen Rechnung getragen[37]) und die bis zum Inkrafttreten des Güterkraftverkehrs-Gesetzes am 17. 10. 1952 rückwirkende Allgemeinverbindlichkeit der KVO-Bestimmungen anerkannt, obwohl in dem Änderungsgesetz vom 3. 6. 1957 zum Güterkraftverkehrs-Gesetz diese rückwirkende Kraft der Rechtsverbindlichkeit der Beförderungsbedingungen nicht expressis verbis erwähnt wird.

IV. Sachlicher Geltungsbereich der Kraftverkehrsordnung

Der sachliche Geltungsbereich der Kraftverkehrsordnung deckt sich mit dem in § 3 GüKG beschriebenen Begriff des gewerblichen Güterfernverkehrs. Soweit Güterbeförderungen über die Grenzen der Nahzone hinaus oder außerhalb dieser Grenzen durchgeführt werden, sind auf die Frachtverträge grundsätzlich die KVO-Bestimmungen anzuwenden.

Die KVO-Vorschriften bilden kein allgemeinverbindliches Vertragsrecht in den Fällen, in denen gem. § 4 GüKG trotz der Entfernung der Gütertransporte kein gewerblicher genehmigungspflichtiger Güterfernverkehr vorliegt. Dieser Vorschrift zufolge sind von dem Grundsatz in § 3 GüKG ausgenommen Güterbeförderungen mittels Krafträdern im Sinne des § 5 StVZO oder Personenkraftwagen, die ihrer Bauart entsprechend

[36]) Wolgast in ZfV 1957, S. 559.
[37]) BGH vom 30. 4. 1959 in „Betrieb" 1959, S. 762.

nicht zur Beförderung von Gütern geeignet oder bestimmt sind und keinen Anhänger mit sich führen. Ebensowenig wird die Beförderung von Leichen in besonders hierfür eingerichteten und ausschließlich solchen Beförderungen dienenden Kraftfahrzeugen von den KVO-Vorschriften erfaßt. Der Transport von Leichen, für dessen Durchführung sich ein besonderer Gewerbezweig in Verbindung mit den Bestattungsunternehmen entwikkelt hat, unterliegt keiner für den Güterkraftverkehr vorgeschriebenen Erlaubnis- oder Genehmigungspflicht, sondern lediglich gesundheits- oder seuchenpolizeilichen Vorschriften und ist gem. § 8 Abs. Ic KVO vom gewerblichen Güterfernverkehr schlechthin ausgeschlossen. Ebenfalls nicht der gewerblichen Güterfernbeförderung zugänglich sind die dem Postzwang unterliegenden Gegenstände (§ 4 Abs. I Nr. 3 GüKG; § 8 Abs. I Nr. 1a KVO). Jeder Vertrag, der die Beförderung von Paketen mit einem Gewicht bis zu 20 kg (§ 4 Abs. II GüKG), von Briefen, Zeitungen, Zeitschriften, Warenproben u. a. (§§ 1, 1a PostGes. vom 28. 10. 1871) zum Gegenstand hat, ist gem. § 134 BGB nichtig. Ausschließlich nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches bzw. des Bürgerlichen Gesetzbuches richten sich die Abschleppdienste bei beschädigten Kraftfahrzeugen aus Gefälligkeit im Rahmen der ersten Hilfe (§ 4 Abs. I Nr. 4 GüKG). Es handelt sich hierbei um einen Vertrag sui generis, auf den die Beförderungsbedingungen der Kraftverkehrsordnung nicht anwendbar sind[38]). Seit dem Erlaß des Reichsverkehrsministers im Jahre 1938 (RGBl. I, S. 548) ist die Beförderung von Bienenvölkern in Kästen oder Körben aus Anlaß der Imkerwanderung zu den Trachtgebieten (§ 4 Abs. I Nr. 5 GüKG) kein genehmigungspflichtiger Güterfernverkehr. Befördert ein Güterfernverkehrs-Unternehmer Bienenvölker, so bestimmt sich dieser Vertrag nicht nach den KVO-Vorschriften; auch unterliegt die Vergütung keinem Tarifzwang.

Im übrigen sind von der Beförderung im gewerblichen Güterfernverkehr alle Gegenstände ausgeschlossen, deren Transport nach gesetzlicher Vorschrift oder aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist, wobei in erster Linie Beförderungsverbote aussprechende wirtschaftspolitische oder gesundheitspolizeiliche Bestimmungen in Betracht kommen, bei deren Zuwiderhandlung der Beförderungsvertrag gem. § 134 BGB nichtig wäre. Handelt es sich hingegen um Einfuhr- oder Ausfuhrverbote bei bestimmten Warenkontingenten, deren Beförderung als solche keineswegs verbotswidrig ist, so liegt dem Transport gleichwohl ein gültiger Frachtvertrag nach Maßgabe der KVO-Bestimmungen zugrunde[39]). Lediglich das Vertragsverhältnis zwischen Absender und Empfänger, dem das Frachtverhältnis zwischen Auftraggeber und Güterfernverkehrs-Unternehmer selbständig gegenübersteht, wird von dem staatlichen Ein- oder Ausfuhrverbot betroffen. Wird beispielsweise zwischen dem Händler A in Deutschland und einem Kaufmann B im Ausland ein Kaufvertrag über die Lieferung von optischen Geräten geschlossen, deren Ausfuhr in das Land des B untersagt ist, und führt der beauftragte Unternehmer C die Beförderung der Geräte durch, dann ist, davon ausgehend, daß die Beföderung von optischen Geräten im gewerblichen Güterfernverkehr nicht untersagt ist, der zwischen A und B abgeschlossene Kaufvertrag mit der Verpflichtung des A zur Ausfuhr der Geräte durch das bestehende Verbot in Deutschland gesetzwidrig und gem. § 134 BGB nichtig. Der Beförderungsvertrag aber mit der Verpflichtung des

[38]) Hein-Eichhoff-Pukall-Krien § 4 GüKG, Anm. 4.
[39]) a. A. Guelde § 8 Anm. 3.

Unternehmers zu Beförderungsleistungen und des Absenders zur Frachtzahlung wird von dem Verbot in seiner Wirksamkeit nicht berührt. Die Nichtigkeit eines Vertrages gem. § 134 BGB setzt nicht die Kenntnis der Parteien von einem bestehenden gesetzlichen Verbot voraus. Folglich würde der Frachtführer bei derartigen Transporten damit rechnen müssen, unter Umständen anstelle der tarifmäßigen Fracht lediglich Ersatz seiner Aufwendungen oder gar keine Vergütung für seine Tätigkeit zu erlangen, weil der Auftraggeber an einen derartigen gem. § 134 BGB nichtigen Beförderungsvertrag nicht gebunden wäre. Der Unternehmer des gewerblichen Güterfernverkehrs führt keine Waren ein oder aus. Er ist kein Importeur oder Exporteur, an den sich die staatlichen Ein- und Ausfuhrbeschränkungen wenden. Er stellt lediglich die Mittel zur Verfügung für die Erfüllung der anderen Personen obliegenden Verbindlichkeiten aus Kaufverträgen. Seine Stellung im Rahmen eines Ein- oder Ausfuhrhandelsvertrages unterscheidet sich mithin nicht von derjenigen eines Bankinstituts, das dem Käufer bei einem derartigen Vertrage darlehensweise zur Tilgung seiner Kaufpreisschulden Kapital zur Verfügung stellt, ohne daß die Gültigkeit eines derartigen Darlehensvertrages mit Zinsvereinbarungen durch staatliche Ein- und Ausfuhrverbote in Frage gestellt wird.

Keine Anwendung finden die KVO-Bestimmungen auf den Transport von Umzugsgut und Möbeln, für den die besonderen Möbelfernverkehrs-Bedingungen als Bestandteil des Tarifs für den Möbelfernverkehr (RVkBl. B 1936, S. 312) gelten (§ 1 Abs. IV KVO). Die Beförderung von Möbeln und Umzugsgut im allgemeinen gewerblichen Güterfernverkehr ist gem. § 39 Abs. II GüKG unzulässig. Ein dahingehender Beförderungsvertrag ist gem. § 134 BGB nichtig.

V. Örtlicher Geltungsbereich der Kraftverkehrsordnung

Die Bestimmungen der Kraftverkehrsordnung sind allen Beförderungen im allgemeinen gewerblichen Güterfernverkehr innerhalb der Bundesrepublik zugrunde zu legen. Sie enthalten ferner für alle Güterferntransporte von der Bundesrepublik nach West-Berlin und in umgekehrter Richtung sowie von der Bundesrepublik oder West-Berlin in die sowjetische Besatzungszone und in umgekehrter Richtung maßgebendes Vertragsrecht, nachdem sie bis zum 8. 5. 1945 bei allen Gütertransporten des allgemeinen Güterfernverkehrs innerhalb des Reichsgebiets anzuwenden waren. Da die Kraftverkehrsordnung in der sowjetischen Besatzungszone aufgehoben worden ist, gilt sie nicht für Beförderungsverträge innerhalb der Sowjetzone. Desgleichen erstreckt sich die Kraftverkehrsordnung nicht auf Güterbeförderungen, die Frachtführer auf Strecken außerhalb der Bundesrepublik und West-Berlins zwischen Übernahme- und Bestimmungsort im Ausland durchführen, ohne deutsches Hoheitsgebiet zu berühren.

Für den grenzüberschreitenden Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen und den Transitverkehr ist gem. § 103 Abs. III Ziff. 4 GüKG der Bundesminister für Verkehr mit Zustimmung des Bundesrates zum Erlaß einer — besondere Beförderungsbedingungen enthaltenden — Rechtsverordnung ermächtigt. Im Hinblick auf die im Rahmen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft oder weiterer wirtschaftlicher Zusammenschlüsse zu erwartenden internationalen Abkommen über den grenzüberschreitenden Stra-

ßengüterverkehr sind derartige Vorschriften seitens des Bundesverkehrsministers bislang nicht erlassen worden[40]).

Den Grundsätzen des internationalen Privatrechts entsprechend, ist es dem Willen der am Beförderungsvertrag Beteiligten überlassen, das der Beförderung zugrunde zu legende maßgebende Recht zu bestimmen (Autonomie des Parteiwillens). Diese Vertragsfreiheit der Parteien gilt nur dann uneingeschränkt, wenn sie nicht durch zwingende Rechtsvorschriften verdrängt wird. Gem. § 1 Abs. II KVO gelten die KVO-Vorschriften auch für den Güterfernverkehr von und nach dem Ausland. Soweit nach dem internationalen Privatrecht für die gesamte Beförderungsstrecke ausländisches Recht gelten würde, verlangt die im Güterkraftverkehrsgesetz ausgedrückte Unabdingbarkeit der Gütertarifsbestimmungen einschließlich der KVO-Beförderungsbedingungen im öffentlichen Interesse nach Art. 30 EGBGB die Anwendung deutschen Rechts. Mithin erstrecken sich die KVO-Vorschriften auf alle Beförderungen, die das deutsche Rechtsgebiet berühren[41]). Nach einer Verlautbarung des Bundesverkehrsministers[42]) im Zusammenhang mit der nach § 103 Abs. III GüKG vorgesehenen Regelung ist im zwischenstaatlichen Güterfernverkehr ohne Rücksicht auf Staatsangehörigkeit und Sitz des Unternehmers wie des Auftraggebers für die deutsche Beförderungsstrecke stets der Reichs-Kraftwagentarif einschließlich der KVO-Vorschriften anzuwenden. Während ursprünglich nur die dem Reichskraftwagen-Betriebsverband angeschlossenen deutschen Güterfernverkehrs-Unternehmer an die Beförderungsbedingungen der Kraftverkehrsordnung gebunden waren (§ 1 Abs. I KVO), richten sich nunmehr zumindest auf den deutschen Streckenabschnitten auch die Beförderungsleistungen ausländischer Unternehmer nach den KVO-Vorschriften, weil sich die Anwendung ausländischen Frachtrechts durch den sich aus Art. 30 EGBGB ergebenden deutschen ordre public innerhalb der Bundesrepublik einschließlich West-Berlins verbietet[43]).

C. Beförderungsvertrag

I. Parteien

Parteien des Beförderungsvertrages sind der Güterfernverkehrsunternehmer und der jeweilige frachtbriefmäßige Absender oder bei Nichtausstellung eines Frachtbriefes derjenige, der dem Unternehmer das Gut zur Beförderung übergibt. Der bestimmungsmäßige Empfänger ist nicht als Kontrahent am Frachtvertrag beteiligt.

---

[40]) Statt dessen wurde durch formelles Gesetz vom 16. August 1961 (BGBl. II, S. 1119) das Genfer Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) zur allgemeinverbindlichen Norm für den grenzüberschreitenden Güterverkehr erhoben.

[41]) Guelde § 1, Anm. 4; Hein § 1 KVO, Anm. 2.

[42]) in VR 1953, S. 200.

[43]) Diese Rechtslage bestand bis zum Inkrafttreten des Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) vom 16. August 1961 (BGBl. II, S. 1119). Heute gilt dieses Übereinkommen kraft des vorstehenden Gesetzes (Art. 1 Abs. 1) für jeden Vertrag über die entgeltliche Güterbeförderung mittels Kraftfahrzeugen, wenn Übernahme- und Ablieferungsort in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen lediglich einer ein Vertragsstaat zu sein braucht. Die Anwendbarkeit der KVO-Bestimmungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr scheidet deshalb nunmehr aus.

1. Unternehmer

Unternehmer ist gem. § 3 GüKG derjenige, der die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen für andere über die Grenzen der Nahzone hinaus oder außerhalb dieser Grenzen besorgt. Eine gewerbsmäßige Tätigkeit des Frachtführers im Sinne des § 425 HGB ist mit Rücksicht auf den Tarifzwang und somit für die Anwendung der Beförderungsbedingungen (KVO) als Bestandteil des Tarifs nicht vorauszusetzen[44]). Vielmehr richtet sich auch eine vereinzelte Güterfernbeförderung für andere seitens eines Güternah- oder Werkverkehrs-Unternehmers nach dem Güterferntarif und somit nach den KVO-Vorschriften. Deshalb wird auch die Anwendung der KVO-Bestimmungen auf einen Beförderungsvertrag nicht ausgeschlossen, den ein Unternehmer abschließt, ohne die vorgeschriebene Fernverkehrs-Genehmigung für seine Person oder das betreffende Kraftfahrzeug zu besitzen[45]). Die Vorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes über die Genehmigungspflicht haben als Verwaltungsvorschriften im Sinne des § 151 GewO öffentlich-rechtlichen Charakter, die auf die privatrechtlichen Beziehungen des Unternehmers zu seinen Auftraggebern ohne Einfluß sind.

2. Frachtbriefmäßiger Absender

Als frachtbriefmäßiger Absender gilt nur, wer den Frachtbrief als Absender unterschreibt oder dem Unternehmer beim Fehlen eines Frachtbriefes das Beförderungsgut unmittelbar übergibt. Der frachtbriefmäßige Absender braucht nicht mit dem Eigentümer des Transportgutes personengleich zu sein, was häufig bei verladenden Spediteuren anzutreffen ist, die die Wahl haben, den Beförderungsvertrag im eigenen Namen oder namens ihrer Auftraggeber abzuschließen. Unterschreibt der Spediteur den Frachtbrief mit eigenem Namen, so wird er Partei des Beförderungsvertrages, nicht aber sein Auftraggeber, dessen Rechte er gegebenenfalls im eigenen Namen im Wege der „Schadenliquidation im Drittinteresse" gegenüber dem Unternehmer geltendmachen kann[46]), so daß auch der seinem Geschäftsherrn erwachsene Schaden bei der Schadensabwicklung berücksichtigt wird[47]). Der Versuch, den Nachweis zu führen, daß in Wirklichkeit ein anderer als der im Frachtbrief Genannte Absender und somit Auftraggeber des Frachtführers gewesen sei, ist unstatthaft und im Hinblick auf die sich daraus unter Umständen für den Unternehmer ergebenden Nachteile irrelevant[48]). Selbst bei einer offenkundigen verdeckten Stellvertretung kann dem Unternehmer nicht mit dem Argument des „Geschäfts, wenn es angeht" nachträglich ein ihm bis dahin vollkommen unbekannter Vertragspartner aufgedrängt werden. Das schließt nicht aus, daß der Eigentümer, der nicht mit dem frachtbriefmäßigen Absender personengleich ist, auf Grund zedierten Rechts im Schadensfalle eigene Ansprüche gegen den Unternehmer geltend zu machen vermag, zumal beispielsweise der Spediteur auf Verlangen seines Auftraggebers — auf den Speditionsvertrag ist trotz der Bestimmung des § 407 Abs. II HGB die Vorschrift des § 384 HGB, die durch § 408 HGB ersetzt wird, nicht anwendbar — gem. § 667 BGB zur Abtretung seiner Rechte aus dem Frachtvertrag verpflichtet ist[49]).

---

[44]) a. A. Guelde § 3, Anm. 2.
[45]) BGH vom 14. 4. 1955 in DVZ 1955, Nr. 110, S. 2.
[46]) OLG Stuttgart vom 21. 11. 1951 in VersR 1952, S. 147.
[47]) RGZ 12, 112; 58, 42; 115, 425; 125, 77.
[48]) RGZ 99, 245.
[49]) Baumbach-Duden, § 407 HGB, Anm. 2.

II. Zustandekommen

Gem. § 15 Abs. I KVO ist „der Beförderungsvertrag abgeschlossen, sobald der Unternehmer Gut und Frachtbrief übernommen hat".

1. Realvertrag

Der Abschluß eines Frachtvertrages setzt voraus, daß dem Unternehmer ein Gut zur Beförderung übergeben wird[50]). Die Vorschrift des § 15 Abs. I KVO nennt als maßgebenden Zeitpunkt des Zustandekommens des Vertrages den Augenblik, in dem der Unternehmer das Gut zur Beförderung tatsächlich entgegennimmt, so daß insofern der Frachtvertrag im gewerblichen Güterfernverkehr als Realvertrag anzusehen ist, bei dem die Übernahme des Transportgutes nicht Vertragspflicht des Unternehmers und die Übergabe des Gutes durch den Absender nicht eine diesem vertraglich obliegenden Mitwirkungshandlung ist. Der Abschluß des Beförderungsvertrages als eines Realvertrages setzt voraus, daß nach dem übereinstimmenden Willen der Parteien mit der Beförderung des Gutes alsbald begonnen werden soll, was auch dann der Fall ist, wenn der Unternehmer mit der Transportdurchführung bis zur Vervollständigung der Ladung oder infolge eines vorübergehenden Beförderungshindernisses wartet. Der Frachtvertrag kommt noch nicht durch die Übergabe des Gutes an den Unternehmer zustande, wenn dieser das Beförderungsgut bis zum Abruf des Auftraggebers auf Lager nehmen soll. Bis zum Zeitpunkt der in Aussicht gestellten Anweisung, das Gut zu befördern, hat der Unternehmer daran Gewahrsam auf Grund eines Lagervertrages, nicht aber eines Beförderungsvertrages[51]).

Obwohl der Transportunternehmer regelmäßig nicht als gewerbsmäßiger Lagerhalter gilt und sich zur Lagerhaltung ihm übergebener Güter lediglich wegen seines Interesses an der Durchführung von Beförderungen entschließt, kommt diesem Lagervertrag nicht die rechtliche Bedeutung eines Vorvertrages zum Frachtvertrag zu. Es handelt sich bei dieser Einlagerung von Gütern um eine vergütete, rechtlich selbständige Nebentätigkeit des Unternehmers in Wahrnehmung seiner Wettbewerbschancen. Auch die Bundesbahn kann vor Abschluß eines Beförderungsvertrages gem. § 64 EVO Güter auf Lager nehmen[52]), ohne daß der Absender gezwungen ist, zu einem späteren Zeitpunkt einen Beförderungsvertrag abzuschließen.

Die Annahme, daß der Lagervertrag regelmäßig noch kein zum Abschluß eines Beförderungsvertrages bindender Vorvertrag ist, schließt nicht aus, daß der Unternehmer mit Ladungsinteressenten vor Übergabe des Gutes besondere Vereinbarungen treffen kann, die den Charakter eines Vorvertrages haben. Vielfach werden Ladungsinteressenten den Fuhrunternehmer auf die Bereitstellung von Laderaum zu einem bestimmten Zeitpunkt in der Zukunft bereits vertraglich festlegen und dadurch einen Anspruch auf Abschluß eines Beförderungsvertrages erlangen. Da der Frachtvertrag im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen, wie sich aus den folgenden Abschnitten ergibt, kein Formalvertrag ist, bedarf es zum Abschluß eines Fracht-Vorvertrages im Gegensatz zum Eisenbahngüterverkehr keiner Übergabe eines teilweise aus-

---

[50]) KG in EE 1936, S. 174.
[51]) Guelde § 33, Anm. 4; Heim in VW 1957, S. 636.
[52]) Baumbach-Duden, Anh. zu § 460 HGB, § 61 EVO, Anm. 1 B; Finger § 64, Anm. 5 b.

gefüllten und mit besonderem Vermerk versehenen Frachtbriefes. Es genügen schriftliche oder mündliche bindende Abreden, an denen auch der Unternehmer insofern ein Interesse haben wird, als er sich in seinem Betrieb auf den verbindlich zugesagten Beförderungsauftrag einrichten kann, ohne zu riskieren, daß ihm durch Zurückstellung oder gar Abschlagung anderer Aufträge ein Schaden erwachsen kann, für den keine Ausgleichsmöglichkeit besteht.

2. Formalvertrag

Dem Wortlaut des § 15 Abs. I KVO zufolge gehört zum Abschluß eines Beförderungsvertrages im Güterfernverkehr neben der Entgegennahme des Gutes die Übernahme eines Frachtbriefes, wodurch sich der Beförderungsvertrag zugleich als Formalvertrag darstellen würde.

a) Die Formvorschrift des § 15 Abs. I KVO ist dem § 61 Abs. I EVO nachgebildet worden, wonach jede Sendung eines Absenders von einem Frachtbrief begleitet sein muß, um einen Frachtversand im Sinne der Eisenbahnverkehrsordnung annehmen zu können[53]). Andernfalls bestimmt sich der Eisenbahnfrachtvertrag nach den Vorschriften der §§ 425 ff HGB. Die handelsrechtlichen Bestimmungen über das Landfrachtgeschäft setzen die Ausstellung und Übergabe eines Frachtbriefes nicht voraus (§ 426 HGB). Ihm kommt vielmehr lediglich die Bedeutung einer Beweisurkunde zu[54]).

b) Infolge der nahezu wörtlichen Übereinstimmung des § 15 Abs. I KVO mit § 61 Abs. I EVO ist es naheliegend, den Beförderungsvertrag im gewerblichen Güterfernverkehr als Formalvertrag anzusehen[55]) und den Frachtbrief als Vertragsurkunde im Sinne des § 126 BGB aufzufassen[56]), bei deren Fehlen lediglich ein nach §§ 425 ff HGB zu beurteilender Frachtvertrag mit den sich aus diesen Bestimmungen ergebenden haftungsrechtlichen Folgen für die Beteiligten vorliegen würde. Es wäre somit dem Willen der Parteien des Beförderungsvertrages überlassen, durch Nichtausstellung oder Nichtaushändigung des Frachtbriefes die Kraftverkehrsordnung ohne weiteres für ihren Frachtvertrag auszuschalten und somit über die Formvorschrift des § 15 Abs. I KVO die im öffentlichen Interesse festgelegte Unabdingbarkeit der KVO-Beförderungsbedingungen wieder aufzuheben[57]). Abgesehen davon, daß eine derartige Rechtslage eine unerwünschte Zersplitterung der angestrebten einheitlichen rechtlichen Ordnung im gewerblichen Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen wiederum zur Folge haben würde, kann nicht allein aus der in § 15 KVO gewählten und durch das Güterkraftverkehrsgesetz überholten Formulierung ("ist") im Gegensatz zum Wortlaut des § 426 HGB („soll") gefolgert werden, daß der Frachtbrief beim Güterfernverkehr eine weitergehende Bedeutung haben sollte als nach dem Handelsgesetzbuch. Der Frachtbrief gehört zu den gem. § 28 Abs. I GüKG

---

[53]) RG vom 5. 7. 1938 in JW 1938, S. 2615, mit zust. Anm. von Booß; Baumbach-Duden, Anh. zu § 460 HGB, § 61 EVO, Anm. 1b; Finger, Vorbem. 2b zu § 53; Heim in ZfV 1954, 186.

[54]) Baumbach-Duden § 426, Anm. 1.

[55]) Guelde, Vorbem. zu § 15; Heim in ZfV 1954, S. 580, und in „Betrieb" 1955, S. 113, und in VW 1957, S. 63; Roesch in JR 1953, S. 135; Schmidt-Loßberg, Anm. z. BGH vom 19. 1. 1951 in MDR 1951, S. 286; Voigt in RdK 1955, S. 34.

[56]) Mensching S. 148/149.

[57]) OLG Hamm vom 22. 3. 1956 in VersR 1957, S. 126.

vorgeschriebenen Begleitpapieren im gewerblichen Güterfernverkehr. Ein Verstoß gegen diese Vorschriften bedeutet eine mit einem Bußgeldbescheid zu ahndende Ordnungswidrigkeit gem. § 99 Nr. 5 GüKG. Zivilrechtlich ist die Nichtaushändigung des Frachtbriefes an den Unternehmer eine Zuwiderhandlung gegenüber der Mußvorschrift des § 10 KVO, die gem. §§ 106 Abs. II, 20 GüKG Bestandteil des Tarifs ist. Die Nichtausstellung oder Nichtaushändigung des Frachtbriefes stellt somit einen Tarifverstoß, eine tarifwidrige Abrede im Sinne des § 22 Abs. III GüKG mit der gesetzlichen Folge dar, daß anstelle der darin zum Ausdruck kommenden tarifwidrigen Abrede sich gem. § 22 Abs. III S. 2 GüKG der Beförderungsvertrag nach den KVO-Vorschriften beurteilt[58]).

Dem Frachtbrief hat mithin beim gewerblichen Güterfernverkehr in erster Linie die Bedeutung einer Beweisurkunde für den Abschluß eines Beförderungsvertrages und somit zugleich für die Übergabe von Transportgut an den Unternehmer sowie für die in ihm enthaltenen Angaben des Absenders[59]). Er stellt kein für einen nach den KVO-Vorschriften sich bestimmenden Beförderungsvertrag vorauszusetzendes Formerfordernis dar[60]).

Im Anschluß an den umstrittenen Wortlaut der Vorschrift des § 15 Abs. I KVO, die lediglich im Zusammenhang mit dem nach § 10 KVO vorgeschriebenen Frachtbrief den Zeitpunkt des Vertragsabschlusses bestimmt, werden die im Frachtbrief enthaltenen einseitigen schriftlichen Erklärungen des Absenders durch die Entgegennahme des Briefes vom Unternehmer angenommen und somit Vertragsinhalt. Dabei ist regelmäßig von einer Frachtbriefübergabe auszugehen. Voraussetzung für die Wirksamkeit von zulässigen Sondervereinbarungen ist allerdings deren Niederschrift im Frachtbrief nicht. Sie sind auch gültig, wenn sie mündlich getroffen werden[61]).

III. Rechtsnatur des Beförderungsvertrages

1. Als Dienstvertrag

Die Tätigkeit des Unternehmers des gewerblichen Güterfernverkehrs, dessen Selbständigkeit gegenüber dem Absender als Auftraggeber außer Frage steht, ließe sich insofern als Leistung auf Grund eines Dienstvertrages ansehen, als er gem. § 27 KVO u. a. an nachträgliche Verfügungen des Absenders gebunden ist und die Weisungsgebundenheit für die Annahme eines Dienstvertrages genügt, während die soziale Abhängigkeit des Dienstverpflichteten im Gegensatz zu früher teilweise vertretenen Auffassungen[62]) für einen Dienstver-

---

[58]) Diekstall in RDK 1955, S. 146.

[59]) BGH vom 29. 4. 1952 in MDR 1952, S. 609; BGH vom 15. 10. 1959 in NJW 1960, S. 39/40; OLG Schleswig vom 15. 8. 1950 in VRS 4, S. 64; OLG Celle vom 8. 12. 1952 in VersR 1953, S. 114; OLG Hamburg vom 9. 3. 1954 in VersR 1954, S. 363; OLG München vom 20. 10. 1955 in VersR 1955, S. 690; OLG Düsseldorf in MDR 1957, S. 485; Baumbach-Duden, Anh. II zu § 452, Anm. zu § 15 KVO; Hein Anm. 1 und 2 zu § 15; Hein-Eichhoff-Pukal-Krien § 28 GüKG Anm. 1 c.

[60]) OLG Hamm vom 22. 3. 1956 in VersR 1957, S. 126; OLG München vom 20. 10. 1955 in BB 1956, S. 259; Schmid-Loßberg in VersR 1955, S. 548, im Anschl. an OLG Köln.

[61]) LG Hannover vom 22. 1. 1954 in RdK 1954, S. 55; a. A. Heim in VW 1957, S. 470, 471.

[62]) Klein i. ZHR 1955, S. 182.

trag im Sinne des § 611 BGB nicht mehr vorausgesetzt wird[63]). Die sogenannten „selbständigen" Dienstverträge ergeben sich aus dem Wortlaut des § 627 Abs. I BGB als Dienste höherer Art[64]). Außerdem ließe sich das nach den Tarifbestimmungen zu berechnende Entgelt als Vergütung im Sinne des § 611 Abs. I BGB verstehen, zumal der Unternehmer wie jeder Dienstverpflichtete für zusätzlich übernommene Hilfsverrichtungen ebenfalls eine besondere Vergütung beanspruchen kann. Der Absender ist jedoch weniger an der Tätigkeit des Unternehmers selbst interessiert als vielmehr an dem vom Unternehmer versprochenen Erfolg, der darin besteht, daß das Gut tatsächlich dem bestimmungsmäßigen Empfänger zugeführt und zur Annahme angeboten wird. Hierbei ist es dem Absender gleichgültig, auf welche Art und Weise das Gut zum Bestimmungsort gelangt. Der Unternehmer verpflichtet sich durch den Abschluß des Frachtvertrages nicht, für den Absender in einer von diesem vorgeschriebenen oder erwarteten Richtung tätig zu werden, wie es etwa beim Lagerhalter der Fall ist. Er hat vielmehr dafür einzustehen, daß das ihm anvertraute Gut einer bestimmten Stelle zugeführt wird, wozu seine eigene Beförderungstätigkeit nicht conditio sine qua non zu sein braucht; denn der Unternehmer erhält auch dann seine Vergütung, wenn er ohne ausdrückliche Erlaubnis oder Anweisung des Absenders das ihm übergebene Gut durch andere Unternehmer zum Bestimmungsort bringen läßt. Mithin sind beim KVO-Vertrag nicht die Eigenschaften eines Dienstvertrages im Sinne der §§ 611 ff BGB anzutreffen.

2. Als Werkvertrag

Die Auslegung des KVO-Frachtvertrages als eines Werkvertrages, bei dem ein unter eigener Verantwortung des Unternehmers herbeizuführender Erfolg in den Mittelpunkt gestellt wird, der gem. § 631 BGB den Inhalt der schuldrechtlichen Verpflichtung bildet[65]), kommt der Rechtsnatur des Beförderungsvertrages im gewerblichen Güterfernverkehr am nächsten[66]). Der Unternehmer verpflichtet sich, das ihm anvertraute Gut am Zielort dem bestimmungsmäßigen Empfänger zur Entgegennahme anzubieten und erhält für diesen versprochenen Leistungserfolg die Vergütung.

3. Als Geschäftsbesorgungsvertrag

Die Besonderheit des Frachtvertrages im gewerblichen Güterfernverkehr mag sich unter Umständen aus seinem Geschäftsbesorgungscharakter ergeben, sofern die Güterbeförderung als „Geschäftsbesorgung" im Sinne des § 675 BGB gelten kann. Über die Auslegung des Begriffes „Geschäftsbesorgung" besteht keine Einmütigkeit. Während einerseits nur eigentliche Rechtsgeschäfte hinzugerechnet werden[67]), wird verschiedentlich jeder Dienst- und Werkvertrag als Geschäftsbesorgungsvertrag bezeichnet[68]), weil derjenige, der für einen anderen tätig wird, zugleich ein Geschäft in dessen Interesse be-

---

[63]) vgl. RGRK z. BGB, Vorbem. 2 zu § 611; Staudinger-Nipperdey Vorbem. I 3 zu § 611.
[64]) OLG Stuttgart vom 4. 6. 1952 in BB 1952, S. 814.
[65]) Palandt-Gramm § 631 Anm. 2a.
[66]) Guelde § 3 Anm. 1; für den Frachtvertrag: Baumbach-Duden § 425 HGB Anm. 2 A.
[67]) Staub-Gadow, HGB § 362 Anm. 2; RGRK zu HGB zu § 363; Staudinger-Nipperdey § 675 Anm. 16.
[68]) Düringer-Hachenburg-Breit HGB § 362 III Anm. 4.

sorge. Eine Mittelmeinung[69]) setzt für den Geschäftsbesorgungsvertrag eine selbständige Tätigkeit wirtschaftlicher Art voraus, die für einen anderen und in dessen Interesse vorgenommen wird. Die im wirtschaftlichen Interesse des Auftraggebers durchgeführte Beförderung stellt sich somit als eine Geschäftsbesorgung dar mit den sich u. a. aus § 362 HGB für den Unternehmer als Kaufmann im Sinne des § 1 Abs. II Ziff 5 HGB ergebenden Rechtsfolgen hinsichtlich eines ihm zugegangenen Beförderungsauftrages. Der in § 675 BGB verwendete Begriff der „Geschäftsbesorgung" entspricht der in § 362 Abs. I HGB gewählten Formulierung der „Besorgung von Geschäften für andere"[70]). Daß der Frachtführer zugleich ein beträchtliches eigenes wirtschaftliches Interesse an der Durchführung von Gütertransporten hat, die regelmäßig seine Existenzgrundlage bilden, steht der Annahme der Geschäftsbesorgung für andere nicht entgegen. Neben der eigentlichen Beförderungstätigkeit hat er wirtschaftliche Interessen seines Auftraggebers jederzeit wahrzunehmen, etwa gegenüber Grenz- und Zollbehörden, bei Einlagerungen bei einem Lagerhalter u. a. Auf seine Stellung als gestor kommt es beim Geschäftsbesorgungsvertrag als einem selbst zu verantwortenden Besorgungsverhältnis wirtschaftlicher Art an. Der Aufgabenkreis des Unternehmers rechtfertigt somit die Annahme, daß es sich bei dem KVO-Vertrag um einen Werkvertrag handelt, der eine Geschäftsbesorgung zum Gegenstand hat[71]).

Die bürgerlich-rechtlichen Vorschriften über den Werkvertrag und die Geschäftsbesorgung (§§ 631 ff, 675 BGB) werden wie die handelsrechtlichen Vorschriften über das Landfrachtgeschäft (§§ 425 ff HGB) nur hilfsweise angewendet, soweit sie nicht durch die Kraftverkehrsordnung, als lex specialis für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen, verdrängt werden[72]).

4. Als Fixgeschäft

Der Frachtvertrag im gewerblichen Güterfernverkehr ist zugleich Fixgeschäft im Sinne des § 361 BGB, weil die vom Unternehmer übernommenen Gütertransporte binnen bestimmter, sich aus § 26 KVO ergebenden Lieferfristen durchzuführen sind.

5. Als Vertrag zugunsten Dritter

Abgesehen von den seltenen Fällen, in denen Absender und Empfänger bei einem Frachtvertrag personengleich sind, wird regelmäßig auf Grund des Beförderungsvertrages einem Dritten das Transportgut zugeführt. Dabei gilt als empfangsberechtigt die im Frachtbrief oder durch nachträgliche Absenderverfügung als bestimmungsmäßiger Empfänger bezeichnete Person. Das Recht des Empfängers zur selbständigen Geltendmachung des vertraglichen Erfüllungsanspruchs gegenüber dem Unternehmer bei Ankunft des Gutes an seinem Wohn- oder Geschäftssitz ergibt sich aus dem zwischen Unternehmer und Absender abgeschlossenen Beförderungsvertrag als einem Vertrage zugunsten Dritter im Sinne der §§ 328 ff BGB[73]). Gemäß § 25 Abs. II S. 1 KVO ist der Empfänger nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort berechtigt, die

[69]) RGZ 99, 31 (32); 154, 309 (313); Enneccerus-Lehmann BGB § 164 I; Oertmann BGB § 675 Anm. 1 b.
[70]) Baumbach-Duden § 362 HGB Anm. 1.
[71]) Guelde § 3 Anm. 3.
[72]) Möller in ZfV 1951, S. 462; Voigt in DAR 1951, S. 169.
[73]) Guelde § 3 Anm. 1 Abs. 3; Heim in VW 1957, S. 555.

Übergabe des Frachtbriefes und des Gutes zu verlangen. Zur Annahme des Gutes kann er auf Grund des Beförderungsvertrages nicht gezwungen werden, obwohl er unter Umständen durch das gegenüber dem Frachtvertrag selbständige Schuldverhältnis mit dem Absender diesem gegenüber zur Annahme verpflichtet ist[74]). Der Wortlaut des § 328 BGB läßt die Auslegung des Beförderungsvertrages als eines Vertrages zugunsten Dritter zu, der die Widerrufsmöglichkeit des Absenders nicht entgegensteht, weil ein unbedingtes und unwiderrufliches Recht zugunsten des Dritten in § 328 BGB nicht vorausgesetzt wird (§ 328 Abs. II BGB)[75]). Eine Verpflichtung des Empfängers zur Tragung der Frachtkosten kann, selbst bei einer Frachtüberweisung auf ihn (§ 21 Abs. I KVO), dem Beförderungsvertrag zwischen Absender und Unternehmer nicht entnommen werden. Auch die Kraftverkehrsordnung macht von dem grundsätzlichen Ausschluß eines Vertrages zu Lasten Dritter insofern keine Ausnahme. Die Frachtzahlung als Gegenleistung zur Beförderung ist ein Verbindlichkeit des Absenders aus dem Transportvertrag, auch wenn die Fracht auf den Empfänger überwiesen worden ist. Nimmt der Empfänger das Beförderungsgut an, wozu er auf Grund des Frachtvertrages berechtigt, nicht aber verpflichtet ist[76]), so wird er gem. § 25 Abs. I S. 2 KVO — eine Wiederholung des § 436 HGB — neben dem Absender zur Frachtzahlung verpflichtet. Absender und Empfänger haften nach Übernahme von Gut und Frachtbrief durch den Empfänger dem Unternehmer in Ansehung der Frachtkosten gesamtschuldnerisch. Die Zahlungspflicht des Empfängers ergibt sich nicht aus dem Beförderungsvertrag, sondern ist eine gesetzliche Verpflichtung, die an die Entgegennahme des Beförderungsgutes, die im Interesse des Unternehmers regelmäßig Zug um Zug mit der noch ausstehenden Frachtzahlung erfolgt, geknüpft wird[77]). Ebenso schließen sich die Weisungsrechte im Sinne des § 27 KVO und das selbständige Recht des Empfängers zur Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen dem Empfang des Transportgutes an und ergeben sich nicht unmittelbar aus dem Beförderungsvertrag als einem Vertrage zu Gunsten Dritter; denn bis zur Annahme des Transportgutes durch den Empfänger bleibt der Absender ausschließlich weisungs- und anspruchsberechtigt. Der Empfänger hat lediglich das Recht, Auslieferung von Gut und Frachtbrief zu verlangen. Die Vorschrift des § 434 HGB, wonach dem Empfänger nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort ein selbständiges Weisungsrecht gegenüber dem Unternehmer zusteht, ist in der Kraftverkehrsordnung nicht wiederholt und auch nicht anwendbar. Verweigert er die Annahme, so gilt gem. § 333 BGB das ihm als Dritten eingeräumte Recht unwiderruflich als nicht erworben.

IV. Erfüllungsort

Erfüllungsort für die sich aus dem Beförderungsvertrag ergebende Pflicht des Unternehmers, das Gut anzubieten, ist der vom Absender regelmäßig im Frachtbrief oder gem. § 27 KVO durch nachträgliche Verfügung benannte Ablieferungsort, von dem wiederum eine vom Empfänger nach Annahme des Gutes bezeichnete Entladestelle zu unterscheiden ist, die grundsätzlich nicht innerhalb des Bestimmungsortes gelegen sein muß. Für Klagen

[74]) Guelde § 25 Anm. 5.
[75]) Oertmann BGB, § 328 Anm. 5.
[76]) a. A. Heim in VW 1957, S. 555/556.
[77]) Guelde § 25 Anm. 7.

auf Vertragserfüllung oder auf Schadenersatz wegen Nicht- oder Schlechterfüllung ist außer dem allgemeinen Gerichtsstand des Unternehmers (§§ 12, 13 ZPO) das Gericht des Bestimmungsortes gem. § 29 ZPO zuständig [78]).

[78]) RG in EE 1921, S. 390.

A. Grundlegende Haftungsbestimmung für Sachschäden (§ 29 KVO)

I. Haftungsbegründende Schadensursachen

1. Zwei Haftungstatbestände in § 29 KVO

Die grundlegende Haftungsnorm für den Beförderungsvertrag im gewerblichen Güterfernverkehr bei Güterschäden findet sich in § 29 KVO, der sich in zwei Haftungstatbestände gliedert:

Die Haftung des Unternehmers für Schäden und Verluste durch Transportmittel- und Betriebsunfälle.
Die Haftung des Frachtführers für Schäden, die durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung des Gutes eingetreten sind.

2. Verzicht auf die Beschreibung von Schadensursachen

Während im erstgenannten Haftungstatbestand als schadensverursachende Ereignisse Transport und Betriebsmittelunfälle bezeichnet werden, wird im zweiten Haftungstatbestand auf die Beschreibung von Schadensursachen schlechthin verzichtet; denn gänzliche oder teilweise Verluste sind wie die genannten Beschädigungen Schadenerscheinungen, ohne daß erkennbar wird, worauf diese zurückzuführen sind. Da die eingetretenen Sachschäden auch eine Folge von Transport- oder Betriebsmittelunfällen während der Beförderung sein können, ist insoweit der erstgenannte Haftungstatbestand in dem umfassenderen zweiten zugleich enthalten, wodurch die Erläuterung der Begriffe „Transport- und Betriebsmittelunfall" sich im Rahmen des § 29 KVO, weil auf Schadensursachen im übrigen nicht einzugehen ist, erübrigt, zumal ihnen an anderer Stelle eine erheblichere Bedeutung zukommt.

II. Haftungszeitraum

1. Anpassung an die Dauer des Beförderungsvertrages

Die in § 29 KVO beschriebene Haftungsdauer deckt sich hinsichtlich der vertraglichen Obliegenheiten des Unternehmers mit der Dauer des Beförderungsvertrages, der durch die Annahme des Gutes zur Beförderung zustandekommt und auf Seiten des Unternehmers durch die Auslieferung des Gutes an den Empfänger erfüllt wird. Diese Übereinstimmung ist eine Folge des in der Kraftverkehrsordnung ausschließlich beschriebenen maßgebenden Vertragsrechts im gewerblichen Güterfernverkehr. Somit scheidet die Anwendung der Haftungsgrundbestimmung des § 29 KVO für die Fälle aus, in denen der Frachtführer lediglich auf Grund eines in Aussicht gestellten Beförderungsauftrags den Gewahrsam an Gütern des Absenders innehat.

2. Annahme des Gutes zur Beförderung

Für den Zeitpunkt der Annahme des Gutes zur Beförderung ist zu unterscheiden zwischen Stückgut, zu dessen Verladung gem. § 17 Abs. I KVO der Unternehmer verpflichtet ist, und Ladungsgut, dessen Verladung grundsätzlich dem Absender gem. § 17 Abs. I KVO obliegt. Im Hinblick auf die nach § 17 KVO für Stück- und Ladungsgut unterschiedlich zu verteilende Verantwortung für die sichere Unterbringung der Transportgüter auf dem Kraftfahrzeug und der sich hierfür ergebenden Haftung im Schadensfalle nimmt der Unternehmer Stückgut bereits vor dem Verladevorgang zur Beförderung im Sinne des § 29 KVO entgegen, so daß während der Verladung eintretende Schäden von seiner Haftung gem. § 29 KVO erfaßt werden. Demgegenüber erfolgt die Annahme von Ladungsgut durch den Unternehmer erst nach dem Aufsetzen der Güter auf das Fahrzeug sowie deren Stapelung, Verstauung und sachgemäße Befestigung durch den Absender bzw. durch dessen Leute, was begrifflich zur Verladung von Transportgut gehört. Treten demzufolge während der Verladung von Ladungsgut oder später infolge Um- oder Herunterfallens von Gütern infolge mangelhafter Befestigung und Sicherung Sachschäden ein, so sind sie vom Absender selbst zu verantworten. Der Unternehmer haftet in diesem Fall nicht gem. § 29 KVO[1]).

Diese Verantwortung des Absenders für die Verladung und somit für die sachgemäße Verstauung von Ladungsgut widerspricht nicht der Verantwortung des Unternehmers für die betriebssichere Verladung aller Transportgüter gem. § 17 Abs. I KVO. Der Unternehmer hat dafür Sorge zu tragen, daß durch die Verladung unter Berücksichtigung der zulässigen Lademaße und -gewichte nicht die Betriebssicherheit seines Fahrzeugs beeinträchtigt oder in irgendeiner Weise gefährdet wird[2]), was mit der Haftungsgrundbestimmung des § 29 KVO insofern in Einklang steht, als der Unternehmer für Schäden durch Betriebsunfälle einzustehen hat. Die Verantwortung des Absenders für die sachgemäße Verstauung, Stapelung und Befestigung von Ladungsgut auf dem Kraftfahrzeug und andererseits das Einstehenmüssen für die Betriebssicherheit des Fahrzeugs durch den Unternehmer erklärt sich aus der jeweils vorauszusetzenden Sachkenntnis.

Ob Transportgut im Einzelfall als Stückgut oder Ladungsgut zu gelten hat, ist unabhängig von Verpackungsart und Gewicht der Frachtberechnung zu entnehmen, die entweder nach Stückgutsatz oder Ladungssatz erfolgt. Grundsätzlich werden einzelne Frachtstücke von geringerem Gewicht als Stückgut, größere Gütermengen als geschlossene Ladungen aufgegeben.

Nimmt der Unternehmer bereits vor Abschluß eines Beförderungsvertrages Ladungsgut in Gewahrsam, so wird er regelmäßig dieses nach Zugang des Transportauftrages, der ex nunc wirkt, selber bzw. durch seine Leute verladen, ohne daß es einer ausdrücklichen Verpflichtungserklärung seinerseits hierzu bedarf. Bei der Verladung eintretende Schäden fallen bereits unter seine Haftung nach § 29 KVO.

---

[1]) OLG Köln vom 13. 5. 1955 in NJW 1955, S. 1320; OLG Hamm vom 22. 3. 1956 in VersR 1957, S. 126; Guelde § 17 Anm. 1; Heim in Anschl. an OLG Hamm in VersR 1957, S. 126.

[2]) OLG Oldenburg vom 14. 4. 1954 in VRS 7, S. 277; OLG Köln vom 27. 4. 1955 in VersR 1955, S. 547; Heim in NJW 1955, S. 1320, i. Anschl. an OLG Köln.

3. Auslieferung an den bestimmungsmäßigen Empfänger

Die Gewahrsamshaftung des Unternehmers gem. § 29 KVO endet mit der Auslieferung an den bestimmungsmäßigen Empfänger, wozu er sich im Beförderungsvertrag verpflichtet hat. Der Begriff „Auslieferung" entspricht nicht der juristischen Terminologie, ist aber gleichzusetzen mit der in §§ 429 HGB, 82 EVO beschriebenen „Ablieferung" [3]).

Die Verpflichtung zur Auslieferung erfüllt der Unternehmer, indem er den Empfänger in die Lage versetzt, die tatsächliche Gewalt über das Gut auszuüben, beziehungsweise den unmittelbaren Besitz am Gut zu erlangen. Hierfür genügt die Herbeiführung eines Verhältnisses, durch das dem zur Entgegennahme bereiten Empfänger die Einwirkungsmöglichkeit auf das Gut eingeräumt wird [4]). Ist der Empfänger in dieser Weise bereit, das Gut in seine Obhut zu nehmen oder die tatsächliche Gewalt über das Transportgut auszuüben, so ist der Unternehmer entsprechend dem Zweck des Beförderungsauftrags dem Absender gegenüber befugt, seinen Besitz am Beförderungsgut aufzugeben. In diesem Zeitpunkt endet seine Obhutspflicht und somit seine Haftung gem. § 29 KVO unabhängig von der tatsächlichen Inbesitznahme des Beförderungsgutes durch den Empfänger, die der Unternehmer gegenüber dem Absender nicht zu vertreten hat [5]). Die Ablieferung des Beförderungsgutes, die gleichermaßen ein Handeln des Unternehmers und ein entsprechendes Verhalten des Empfängers voraussetzt, stellt mithin einen zweiseitigen Akt dar [6]). Dabei braucht die Annahme des Gutes durch den Empfänger nicht ausdrücklich erklärt zu werden; sie kann auch konkludent erfolgen [7]). Wirkt der bestimmungsmäßige Empfänger nicht mit, so liegt keine Ablieferung vor. Es genügt somit nicht, daß das Beförderungsgut am Bestimmungsort eintrifft [8]) oder der Empfänger von der Ankunft des Gutes benachrichtigt und aufgefordert wird, es entgegenzunehmen [9]) oder daß das Fahrzeug abladebereit vor dem Hause oder auf dem Hofe des Empfängers hält [10]). Der Beweis für die Durchführung der Auslieferung obliegt in Zweifelsfällen dem Unternehmer [11]).

Das Abladen des Transportgutes gehört regelmäßig nicht zu den Obliegenheiten des Unternehmers aus dem Beförderungsvertrag. Es besteht nach dem KVO-Vorschriften keine Entladepflicht für den Frachtführer, weder bei Stückgut noch bei Ladungsgut. Ist die Entladung des Beförderungsgutes durch den Unternehmer von vornherein mit dem Absender vereinbart worden, so ergibt sich die Haftung des Unternehmers für dabei eintretende Sachschäden, wenn die Ablieferung bereits erfolgt ist, nicht aus § 29 KVO, sondern, weil es sich um eine selbständige Nebentätigkeit handelt, aus § 33 lit. b KVO als selbständiger Haftungsnorm für Hilfsverrichtungen [12]).

---

[3]) OLG Düsseldorf vom 27. 4. 1955 in NJW 1955, S. 1322; Guelde § 29 Anm. 8.
[4]) RGZ 112, 342; 114, 313; OLG Düsseldorf vom 27. 4. 1955 in NJW 1955, S. 1322; Baumbach-Duden § 429 Anm. 2B; Senckpiehl S. 66.
[5]) Isaac S. 232; Schwartz Anm. 2 zu § 53; a. A. Gadow § 429 Anm. 8.
[6]) Gadow § 429 Anm. 8; Guelde § 25 Anm. 2; Heim in VW 1957, S. 637; Isaac S. 232; RGZ 114, 314.
[7]) RGZ 67, 335; 108, 55; 112, 342; 114, 313.
[8]) RGZ 13, 168.
[9]) RGZ 27, 84; 108, 342.
[10]) OLG Kiel in „Recht" 1920, Nr. 2008.
[11]) RGZ 112, 342.
[12]) Heim in ZfV 1956, S. 262.

Laden die Leute des Unternehmers ohne eine derartige Vereinbarung mit dem Absender das Transportgut ab, so handeln sie lediglich aus Anlaß der dem Unternehmer obliegenden Beförderung, so daß im Schadensfall der Unternehmer weder auf Grund des Vertrages gem. § 29 KVO oder § 33 lit. b KVO noch wegen unerlaubter Handlung gem. § 831 BGB in Anspruch genommen werden kann.

In den Fällen, in denen der Frachtführer oder seine Leute das Beförderungsgut vor Ablieferung an den Empfänger abladen, etwa weil dieser die Annahme verweigert oder ein sonstiges Ablieferungshindernis besteht, haftet der Unternehmer für Schäden gem. § 29 KVO; denn die vertragliche Obhutspflicht des Unternehmers gegenüber dem Absender besteht in derartigen Fällen wie die Gewahrsamshaftung des § 29 KVO fort[13]).

III. Haftungsprinzip

1. Verschuldensprinzip beim allgemeinen Landfrachtrecht des HGB

Beim allgemeinen Landfrachtrecht des Handelsgesetzbuches haftet der Frachtführer für Verschulden, von dem er sich gem. § 429 HGB entlasten muß. In der dem § 82 EVO nachgebildeten Haftungsgrundbestimmung des § 29 KVO wird auf die Beschreibung besonderer Umstände, auf die ein in der Zeit von der Annahme bis zur Auslieferung eingetretener Güterschaden zurückzuführen ist — abgesehen von den Transportmittel- und Betriebsmittelunfällen — schlechthin verzichtet. Die Haftung des Unternehmers knüpft sich an einen eingetretenen schädigenden Erfolg, ohne daß dem Frachtführer die Möglichkeit eines Entlastungsbeweises eingeräumt wird.

2. Statt Gefährdungshaftung: Gefahrumstandshaftung oder Erfolgshaftung

Es ist naheliegend, diese weitgehende Haftung wie die Haftung des Kraftfahrzeughalters gem. § 7 StVG als Gefährdungshaftung anzusehen[14]). Die Gefährdungshaftung greift aus dem großen Kreis der Haftungstatbestände aus dem Gesichtspunkt einer unerlaubten Handlung, die grundsätzlich ein Verschulden des Schädigers voraussetzt, gewisse Tatbestände heraus und begründet für den Schadensverursacher eine strengere, von dem Nachweis eines Verschuldens mehr oder weniger losgelöste Ersatzpflicht, wobei regelmäßig der Haftpflichtige sich zu entlasten hat. Die Gefährdungshaftung als eine konkrete, auf kasuistischer Beurteilung von Tatbeständen sich aufbauende privatrechtliche Regelung, kann angesichts der heutigen wirtschaftlichen und technischen Entwicklung, die das gesamte Zusammenleben der Menschen maßgeblich beeinflußt, keine Gegenleistung für die bestimmten Unternehmern eingeräumten Sonderrechte auf Schaffung von Gefahren darstellen [15]). Die Benutzung dieser technischen Hilfsmittel und die damit verbundene Schaffung von Gefahren erscheint sozialadaequat, woraus wiederum die Rechtmäßigkeit der Gefahrenschaffung generell gefol-

[13]) Isaac S. 232; Schwartz § 53 Anm. 2.
[14]) Guelde § 29 Vorbem. zu Erl; Voigt in DAR 1951, S. 10.
[15]) Wussow in VersR 1959, S. 778/779; a. A. Esser S. 97.

gert werden kann. Mithin bedeutet die Schaffung von Gefahren für bestimmte Rechtsobjekte keine unerlaubte Handlung; denn das erlaubte Risiko ist nicht rechtswidrig. Die Haftung des Unternehmers gem. § 29 KVO knüpft sich ausschließlich an die dem Beförderungsgut aus dem Transport erwachsenden Risiken. Die in der Beförderung, zu der er sich vertraglich verpflichtet hat, zu erblickende Schaffung von Gefahren ist demzufolge keine unerlaubte Handlung. Sie ist sozialadaequat und nicht rechtswidrig, abgesehen davon, daß die KVO-Vorschriften ausschließlich Vertragsrecht und keine gesetzlichen Tatbestände für unerlaubte Handlungen enthalten. Demgegenüber enthalten die gesetzlichen Vorschriften, denen das Gefährdungsprinzip zugrundegelegt wird, nur Fälle von unerlaubter Handlung, wie es in § 7 Abs. II StVG zum Ausdruck kommt, wonach sich der Kraftfahrzeughalter gegenüber seiner grundsätzlichen Haftung aus der Betriebsgefahr seines Fahrzeugs damit zu entlasten vermag, die äußerste Sorgfalt, die größte Aufmerksamkeit und Umsicht angewendet zu haben. Es handelt sich insoweit lediglich um eine andere Form der Verschuldenshaftung mit strengeren Maßstäben. Ähnlich verhält es sich mit den übrigen gesetzlichen Fällen, denen das Gefährdungsprinzip zugrunde gelegt wird. Auch bei ihnen wird in erster Linie auf das Vorliegen einer unerlaubten Handlung geschlossen mit der Möglichkeit des Schädigers, sich durch Umstände zu rechtfertigen, die außerhalb seines Gefahrenkreises, außerhalb seiner Einwirkungsmöglichkeit liegen, wozu regelmäßig der Nachweis genügt, der erhöhten Aufsichts- oder Verkehrssicherungspflicht entsprochen zu haben. Die Haftung des Unternehmers des gewerblichen Güterfernverkehrs knüpft sich ausschließlich an einen während der Beförderung eingetretenen Güterschaden, ohne daß es auf eine konkrete oder kasuistische Beurteilung von Tatbeständen ankommt. Ein Verschulden des Unternehmers wird weder widerlegbar noch unwiderlegbar vermutet. Auf die Beachtung von Sicherungsvorkehrungen und Aufsichtspflichten kommt es bei seiner Haftung gem. § 29 KVO nicht an. Die Schaffung von Gefahrumständen in Verbindung mit der Güterbeförderung begründet ohne das Hinzutreten weiterer Voraussetzungen seine Haftpflicht, die im Schadensfall den Ersatzanspruch des Geschädigten zur Folge hat.

Die Annahme einer Zufallshaftung aus dem Gesichtspunkt des Schadenverteilungsprinzips[16]), wobei der „an die Stelle des Unternehmers tretende Versicherer" als der „sozial Stärkere" empfunden wird, geht fehl. Einerseits ist der Versicherer nicht haftpflichtig gegenüber dem Geschädigten, und das selbständige Versicherungsverhältnis kann ebensowenig wie bei der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung die für den Schädiger maßgebenden Haftungsnormen beherrschen; andererseits bietet eine Zufallshaftung keinen Anhaltspunkt für das Haftungsprinzip. Vielmehr läßt sich aus den oben angeführten Gründen die Gewahrsamhaftung des Unternehmers im gewerblichen Güterfernverkehr als Gefahrumstandshaftung in dem von Wussow[17]) beschriebenen und bei Schadenteilungsverfahren vom Bundesgerichtshof[18]) verwandten Sinne kennzeichnen. Gleichfalls ist die Gewahrsamshaftung in § 29 KVO im Hinblick auf das Fehlen von beschriebenen Schadensursachen als reine Erfolgshaftung anzusehen, ohne allerdings mit diesem Begriff ein bestimmtes Haftungsprinzip festlegen zu können.

---

[16]) Mensching S. 140.
[17]) Wussow in VersR 1959, S. 778—780.
[18]) BGH vom 15. 12. 1954 in VersR 1955, S. 148; vom 24. 3. 1955 in VRS 9, S. 4.

IV. Schäden

1. „Schaden" als Oberbegriff

Der Unternehmer haftet gem. § 29 KVO für direkte Schäden und Verluste sowie für Schäden, die infolge von gänzlichen oder teilweisen Verlusten am Beförderungsgut eingetreten sind. Diese Art der Aufzählung der einzelnen Begriffe entspricht nicht der juristischen Terminologie; denn Verluste und Beschädigungen bilden begrifflich keine Alternative zu den ebenfalls genannten „Schäden", sondern sind Schadenerscheinungen und mithin im Oberbegriff „Schaden" enthalten.

„Schaden" ist jeder Nachteil, den ein Umstand oder ein Ereignis für die Rechtsgüter einer Person erzeugt. Zugleich bedeutet „Schaden" der Unterschied zweier Güterlagen: der durch das Schadensereignis geschaffenen und der unter Ausschaltung dieses Ereignisses gedachten beziehungsweise vor dem Ereignis vorhandenen[19]). Der in § 29 KVO genannte Schaden besteht in der Güterminderung, in der Verminderung von Vermögensaktiven, die in dem Verlust oder der Beschädigung des Beförderungsgutes zu erblicken ist.

a) Ein Verlust des Beförderungsgutes tritt ein, wenn der Frachtführer nicht nur vorübergehend außerstande ist, das ihm anvertraute Transportgut beim Empfangsberechtigten und für den Fall eines Ablieferungshindernisses bei einem Lagerhalter oder dem Absender abzuliefern (§ 37 Abs. IV KVO). Dabei ist es unerheblich, worauf dieses Unvermögen zurückzuführen ist[20]). Der „Verlust" umfaßt begrifflich den Total- und den Teilverlust als eine mengenmäßige Minderung der Sendung oder das Verlorengehen eines wesentlichen Teile einer Sachgesamtheit[21]). Das Beförderungsgut gilt auch dann als verlorengegangen, wenn es einem unberechtigten Dritten ausgeliefert worden ist und von diesem nicht zurückerlangt werden kann[22]), oder wenn es vollständig zerstört worden ist.

b) Beschädigung bedeutet eine äußere oder innere Substanzverschlechterung, die eine Wertminderung des Beförderungsgutes bewirkt[23]). Als Beschädigungen gelten bei den einzelnen Gütern Bruchschäden, soweit sie nicht bei Porzellan oder Glas als vollständige Zerstörung im Sinne eines Verlustes zu gelten haben, ferner Substanzverschlechterungen infolge Nässeeinwirkung, Verrosten, Zerbrechen, Zerkratzen, Zerschrammen, Verbiegen oder infolge angenommenen fremden Geruchs[24]). Bei untrennbar zusammengehörenden Sachen (Zubehörteile) kann der Verlust eines Teiles eine Beschädigung der Sachgesamtheit bedeuten[25]). Eine Wertminderung ohne gleichzeitige Substanzverschlechterung — etwa das Sinken des Tauschwertes — stellt keine Beschädigung im Sinne des § 29 KVO dar[26]).

---

[19]) Palandt-Danckelmann Vorbem. 1 vor § 249.
[20]) RGZ 49, 92 (93); RG in EE 1941, S. 266.
[21]) RGZ 41, 337.
[22]) RGZ 103, 146.
[23]) OLG München in EE 1947, S. 358; Gadow § 414 Anm. 3; Guelde § 39 Anm. 5; Schlegelberger § 414 Anm. 1.
[24]) RGZ 60, 45.
[25]) RGZ 15, 133 (134); Guelde § 29 Anm. 6.
[26]) Gadow § 414 Anm. 3; Guelde § 29 Anm. 6.

2. Sachschäden

Gem. § 29 KVO wird der infolge Verlustes oder einer Beschädigung des Beförderungsgutes entstandene direkte Schaden ersetzt. Der begrifflich der juristischen Terminologie unbekannte „direkte Schaden" entspricht dem entstandenen Güterschaden als einem Sachschaden im Gegensatz zu den sogenannten „mittelbaren" Schäden, die sich für das Vermögen des Geschädigten als weitere Folge eines eingetretenen Sachschadens oder unabhängig von einem solchen auswirken. Auf einen Kausalzusammenhang kommt es bei der Vorschrift des § 29 KVO, namentlich im zweiten Haftungstatbestand, mangels beschriebener Schadensursachen nicht an. Der genannte Begriff „direkt" kann sich mithin nur auf den Schaden selbst im Sinne eines Sachschadens, nicht aber auf schadensverursachende Vorgänge beziehen[27]).

3. Nicht nachweisbare Ladungsverluste bei Ladungsgütern

Ladungsgüter werden grundsätzlich mengenmäßig nach ihrem Gesamtgewicht bestimmt, ohne daß der Unternehmer verpflichtet ist, die im Frachtbrief enthaltenen Mengenangaben nachzuprüfen (§ 16 Abs. IV KVO). Die unbeanstandete Entgegennahme des Frachtbriefes mit den darin enthaltenen Mengenangaben bedeutet kein Anerkenntnis der Richtigkeit dieser Angaben durch den Unternehmer[28]). Stellt der Empfänger nach Auslieferung Fehlmengen im Vergleich zu den Frachtbriefangaben fest, so ist es schwerlich nachweisbar, inwieweit es sich hierbei um vom Unternehmer gem. § 29 KVO zu vertretende Ladungsverluste oder um unrichtige Angaben im Frachtbrief handelt. Solange der Unternehmer keine besondere Quittung über das Gewicht der ihm übergebenen Sendung ausgestellt hat, ist für die Richtigkeit dieser Frachtbriefangaben, die keine empfangsbedürftige Willenserklärung darstellen, derjenige beweispflichtig, der sie im Frachtbrief eingefügt hat, also regelmäßig der Absender. Der Unternehmer, der auf Grund des Beförderungsvertrages verpflichtet ist, das tatsächlich ihm übergebene Gut dem bestimmungsmäßigen Empfänger auszuliefern, braucht sich mit dem Nachweis der Unrichtigkeit der Frachtbriefangaben nicht zu entlasten[29]).

V. Ersatzberechtigter

Ist ein in § 29 KVO beschriebener Schaden am Beförderungsgut eingetreten, so kann der Unternehmer des gewerblichen Güterfernverkehrs als Haftpflichtiger vom Geschädigten in Anspruch genommen werden. Unabhängig vom Zeitpunkt, in dem der Schaden eingetreten ist, ist derjenige ersatzberechtigt, der dem Unternehmer gegenüber verfügungsberechtigt ist. Hat der bestimmungsmäßige Empfänger von seinem Annahmerecht Gebrauch gemacht, so tritt er zwar nicht als Partei an die Stelle des Absenders in den bereits vom Unternehmer erfüllten Beförderungsvertrag ein, wird aber von diesem Augenblick an in Ansehung des Transportgutes verfügungsberechtigt und kann demzufolge selbständig Schadensersatzansprüche gegen den Unternehmer nach Maßgabe des in den KVO-Vorschriften enthaltenen Vertragsrechts geltend machen. Dabei muß er sich ein etwaiges Verschulden des bis dahin

[27]) a. A. Mensching S. 156.
[28]) OLG Hamburg vom 23. 8. 1949 — 1 U 148/49 — zit. bei Guelde § 16 Anm. 7.
[29]) Guelde § 16 Anm. 7; Heim in VW 1956, S. 280/281.

verfügungs- und ersatzberechtigten Absenders anrechnen lassen. Bis zur Ablieferung des Transportgutes an den bestimmungsmäßigen Empfänger ist ausschließlich der Absender als Auftraggeber und Kontrahent des Frachtvertrages ersatzberechtigt, wodurch ausgeschlossen wird, daß gleichzeitig mehrere Ersatzberechtigte aus dem Beförderungsvertrag den Unternehmer in Anspruch nehmen können.

B. Erläuternder Tatbestand des § 30 KVO

Die Bestimmung des § 30 KVO enthält einerseits eine beispielhafte Aufzählung von möglichen Schadensursachen für die in § 29 KVO beschriebene Haftung des Unternehmers und andererseits Haftungsbeschränkungen.

I. Witterungseinflüsse

In § 30 lit. a KVO werden als haftungsauslösende Tatsachen Witterungseinflüsse genannt, die die Betriebssicherheit des Fahrzeugs sowie der Ladung zu beeinträchtigen vermögen und mit denen der Unternehmer rechnen muß, weil sie mit einer gewissen Regelmäßigkeit auftreten und in direktem Zusammenhang mit dem Lastenwagenbetrieb stehen[30]).

Der Unternehmer kann sich im Schadensfall nicht damit entlasten, daß das Beförderungsgut durch eine sachgemäße Verpackung seitens des Absenders gegen Schäden infolge der Witterungseinflüsse hätte geschützt werden müssen. Die Bestimmung des § 18 KVO schreibt nicht im einzelnen vor, unter welchen Voraussetzungen Transportgut zu verpacken ist und wie die Verpackung beschaffen sein muß, sondern stellt allgemein darauf ab, inwieweit die „Natur" des Gutes eine Verpackung erfordert. § 18 KVO bezeichnet als Zweck der Verpackung den Schutz gegen gänzlichen oder teilweisen Verlust und gegen Beschädigung des Gutes sowie die Verhütung einer Beschädigung von Waren, Betriebsmitteln und anderen Gütern[31]). Zu den Gefahren, vor denen das Gut durch eine sichere Verpackung zu schützen ist, müßten demnach auch diejenigen gehören, die von besonderen, zur Zeit der Aufgabe bestehenden Witterungseinflüssen ausgehen, wenn nicht durch § 30 lit. a KVO für die durch Regen, Schnee, Hagel und Sturm verursachten Schäden der Unternehmer aufzukommen hätte. Diese Schadensersatzpflicht des Unternehmers wird durch die Verantwortung des Absenders für eine sichere Verpackung nicht berührt[32]). Andernfalls könnte sich bei Witterungsschäden in nahezu allen Fällen der Unternehmer darauf berufen, daß der Absender bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt solche Schäden in Betracht ziehen und sie durch eine gehörige Verpackung hätte vermeiden können. Eine Aushöhlung der nach § 30 lit. a KVO ausdrücklich hervorgehobenen Ersatzpflicht des Unternehmers wäre die Folge einer derartig weiten Auslegung des § 18 KVO zu Ungunsten des Absenders. Die Vorschrift des § 30 lit. a KVO stellt klar, daß die Gefahren durch die genannten Witterungseinflüsse für das Transportgut der Sphäre des Unternehmers zuzurechnen sind.

---

[30]) Guelde § 30 Anm. 1; Voigt in DAR 1952, S. 65.
[31]) Heim in ZfV 1955, S. 525.
[32]) BGH vom 19. 11. 1959 in VersR 60, S. 30 (31).

II. Diebstahl, Abhandenkommen und Straßenraub

Die in § 30 lit. b KVO genannten Schadensursachen Diebstahl, Abhandenkommen und Straßenraub führen regelmäßig zum totalen oder teilweisen Verlust von Sendungen. Diebstahl und Straßenraub entsprechen den in §§ 242, 249, 250 StGB beschriebenen Tatbeständen und können als haftungsauslösende Vorgänge von den eigenen Leuten des Unternehmers wie von Dritten begangen werden, während unter dem Abhandenkommen irgendwelche anderen, nicht näher bezeichnete Verlustursachen zu verstehen sind. Diese haftungsbegründenden Tatsachen erklären sich aus der Obhutspflicht des Unternehmers in Ansehung der ihm anvertrauten Beförderungsgüter und aus der sich daraus ergebenden Sorgfaltspflicht bei ihrer Überwachung.

III. Franchisen bei Massegütern

Weniger eine Haftungsbeschränkung[33]), als eine Verringerung der Ersatzsumme bei der Schadensabwicklung bedeutet die in § 30 lit. b KVO enthaltene Franchise von 1½% bei nur nach Gewicht und unverpackt beförderten Massegütern, auf deren Wert es grundsätzlich nicht ankommt[34]). Unverpackt werden regelmäßig sogenannte „Schüttgüter" befördert, die ohne Behältnisse auf die Fahrzeugpritsche geladen werden[35]). Die 1½prozentige Franchise erklärt sich aus den bisweilen sich ergebenden Ungenauigkeiten bei der Verwiegung von Massegütern und aus den geringfügigen Ladungsverlusten bei der Beförderung solcher Güter durch Herunterfallen. Die Klausel „Frei von den ersten 1½% Verlust" gilt nach dem Wortlaut des § 30 lit. b KVO bei allen an Massegütern entstandenen Verlusten ohne Rücksicht auf die Schadensursachen.

IV. Summenmäßige Beschränkung der Ersatzpflicht bei unverpackten Gütern

Ebenso enthält § 30 lit. c KVO eine summenmäßige Beschränkung der Ersatzpflicht des Unternehmers im Hinblick auf unverpackte Güter, wenn an ihnen infolge Scheuerns und Drucks Schäden entstehen. Die gewählte Formulierung bei der Nennung der Schadensursachen „Scheuern und Druck" ist irreführend und entspricht nicht den Lebenserfahrungen[36]); denn regelmäßig schließen diese Schadensursachen einander aus, auch wenn beim Scheuern, physikalisch gesehen, ein Druck auf das Objekt ausgeübt wird. Es genügt, daß ein Schaden an unverpackten Gütern entweder durch Druck oder Scheuern entstanden ist, um eine Begrenzung der Ersatzpflicht auf 1000,— DM bejahen zu können.

Derartige Druck- und Scheuerschäden werden häufig auf die Beschaffenheit des Beförderungsgutes zurückzuführen sein, wobei es billig ist, daß die Schadenfolgen vom verladenden Absender, der sich für die unverpackte Beförderung entschließt und bei bestimmten Gütern mit ihnen rechnen muß, zum

[33]) Guelde § 30 Anm. 2.
[34]) Hein § 30 Anm. 1 b.
[35]) Guelde § 30 Anm. 3.
[36]) Guelde § 30 Anm. 5.

Teil selbst getragen werden. Folgerichtig ist die Haftung des Unternehmers ausgeschlossen, wenn Güter, die üblicherweise zum Transport einer Verpakkung bedürfen, also keine Schüttgüter sind, ohne Behältnisse verladen werden; denn gem. § 18 Abs. I KVO hat der Absender Güter, die ihrer Natur nach nur verpackt versendet werden können und auf Grund ihrer Beschaffenheit in unverpacktem Zustand während des Transportes normalerweise Beschädigungen ausgesetzt sind, zum Schutz gegen Beschädigungen und Verluste sicher zu verpacken. Unterläßt der Absender ihre sachgerechte Verpakkung, so sind darauf zurückführende Schäden vom Unternehmer wegen eines eigenen Verschuldens des Absenders (§ 34 Abs. I lit. c KVO) nicht zu ersetzen.

V. Schäden durch beigeladenes Gut

Als eine weitere haftungsauslösende Schadensursache gilt gem. § 30 lit. c KVO das beigeladene Gut, soweit dadurch Beschädigungen oder Verluste eintreten. Der Grund hierfür ist die vom Unternehmer zu verantwortende Betriebssicherheit seines Kraftfahrzeugs, die die sorgfältige Verteilung der häufig von mehreren Absendern aufgegebenen verschiedenartigen Güter im Ladungsraum in sich schließt (§ 17 Abs. I S. 2 KVO). Jedoch vermag sich der Unternehmer gem. § 18 KVO im Falle seiner Inanspruchnahme wiederum an denjenigen Absender zu halten, dessen Beförderungsgut infolge mangelhafter Verpackung den Schaden am beigeladenen Gut hervorgerufen hat.

VI. Unterschlagung, Betrug und Untreue

Unterschlagung, Betrug und Untreue als in § 30 lit. d KVO genannte Schadensursachen entsprechen den strafrechtlichen Tatbeständen und können auf Grund des durch den Frachtvertrag bedingten Gewahrsams des Unternehmers von ihm selbst oder durch seine Leute begangen werden, wofür die Haftung des Unternehmers so selbstverständlich ist, daß ihre Hervorhebung entbehrlich gewesen wäre.

VII. Bruchschäden

Grundsätzlich haftet der Unternehmer gem. § 30 lit. e KVO für Bruchschäden am Beförderungsgut, wovon Bruchschäden als Folge von Material- und Fabrikationsfehlern als bereits vor Abschluß des Beförderungsvertrages vorhandene Schadensursachen auszunehmen sind; denn Schäden infolge von Material- und Fabrikationsfehlern lassen sich nicht auf die mit der Beförderung verbundenen Gefahren zurückführen, für die der Unternehmer gem. § 29 KVO haftet. Es handelt sich bei derartigen Fehlern um von vornherein dem Gut anhaftende Mängel, so daß hierbei nicht von einem echten Haftungsausschlußtatbestand gegenüber § 29 KVO gesprochen werden kann. Inwieweit Bruchschäden auf Material- oder Fabrikationsfehler zurückzuführen sind, bleibt Tatfrage, deren Beantwortung nach allgemeinen technischen Gesichtspunkten zu erfolgen hat. Für das Vorliegen solcher vor der Verladung bereits vorhandener Mängel ist der Unternehmer beweispflichtig, da grundsätzlich davon ausgegangen werden kann, daß ihm mangelfreies, nicht mit Material- oder Fabrikationsfehlern behaftetes Beförderungsgut übergeben wird.

Die summenmäßige Begrenzung der Ersatzpflicht des Unternehmers auf einen Höchstwert von 150,— DM je Reise für zerbrochene Glasballons oder Glasflaschen, zerbrochenes Glas, Porzellan, Steingut u. a. (§ 30 lit. e S. 3 KVO) erklärt sich wiederum aus der dem Absender obliegenden sachgemäßen und sicheren Verpackung (§ 18 KVO) des Beförderungsgutes und aus dem sich daraus ergebenden vermuteten Eigenverschulden; denn die Beschränkung der Ersatzpflicht des Unternehmers entfällt, soweit die Bruchschäden eine Folge der von ihm zu verantwortenden Transport- und Betriebsmittelunfälle gewesen sind oder die genannten Gegenstände in Kisten und dergleichen verstaut waren.

Können die Bruchschäden durch Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes behoben werden, so entfallen gem. § 30 lit e Abs. II KVO alle merkantilen Wertminderungsansprüche. Obwohl es in der Vorschrift nicht expressis verbis zum Ausdruck kommt, muß allerdings die beschädigte Sache technisch in ihren ursprünglichen Zustand versetzt werden[37]) und ihrem bestimmungsmäßigen Gebrauch entsprechend wieder verwendbar sein. Nur dann sind die in § 30 lit. e Abs. II KVO genannten Ansprüche ausgeschlossen.

VIII. Franchisen bei Flüssigkeiten

Die gem. § 30 lit. f KVO abzugsfähigen Franchisen bei der Beförderung von Flüssigkeiten, soweit es sich um gewöhnliche Rinnverluste handelt, hängen mit den häufig undichten Behältnissen zusammen (Faßspunde lecken, Faßdauben sind nicht eng genug aneinandergefügt), für die der Absender grundsätzlich verantwortlich ist (§ 18 KVO).

C. Haftungsausschlüsse (§ 34 KVO)

I. Schäden infolge höherer Gewalt

1. Einheitliche Begriffsbestimmung in der Kraftverkehrsordnung

Gem. § 34 Abs. I lit. a KVO sind von der Ersatzpflicht des Unternehmers „Schäden infolge höherer Gewalt" ausgeschlossen.

Subjektiv ist für die höhere Gewalt vorauszusetzen, daß das infragekommende schadenverursachende Ereignis auch durch die äußerst zumutbare — ohne Gefährdung des ganzen Betriebes und des wirtschaftlichen Erfolges des Unternehmers — Sorgfalt nicht abgewendet werden kann und nicht wegen seiner Häufigkeit vom Betriebsunternehmer in Rechnung zu ziehen und in Kauf zu nehmen ist[38]). Als objektives Merkmal der höheren Gewalt wird ein außergewöhnliches — unvorhersehbares —, von außen auf den Betrieb einwirkendes Ereignis verlangt[39]). Diesen vom Reichsgericht entwickelten Grundsätzen zum Begriff der „höheren Gewalt" steht die in § 7 Abs. II c KVO enthaltene Definition gegenüber, die dem Art. 5 § 1 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (IUG [vom 23. 11. 1933,

[37]) Heim in ZfV 1957, S. 201.
[38]) RGZ 101, 94 (95).
[39]) RGZ 64, 404; 101, 94.

gültig seit 1. 10. 1938 — RGBl. II, S. 33]) nachgebildet worden ist. Den in § 7 Abs. II lit. c KVO beschriebenen Merkmalen zufolge gelten als „höhere Gewalt" lediglich „Umstände und Ereignisse, die der Unternehmer auch bei Anwendung der ihm zuzumutenden Sorgfalt und Umsicht weder abzuwenden, noch in ihren Wirkungen abzuschwächen vermag". Gegenüber den von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätzen fehlt es an den oben genannten objektiven Merkmalen.

Obwohl die in § 7 Abs. II lit. c KVO enthaltene Begriffsbestimmung in § 34 Abs. I lit. a KVO nicht ausdrücklich wiederholt wird, wäre es inkonsequent und widersinnig, für die Haftungsausschlußbestimmung des § 34 Abs. I lit. a KVO die von der Rechtsprechung zur Ergänzung und Auslegung von Gesetzesvorschriften entwickelten Grundsätze anzuwenden und die in der KVO selbst enthaltene Begriffsbestimmung, die durch die in der Klammer zu § 7 Abs. II lit. c KVO beigefügte Nennung des Begriffes noch besonders hervorgehoben wird, außer Betracht zu lassen[40]). Der Kraftverkehrsordnung ist eine einheitliche Begriffsbestimmung zugrunde zu legen, wobei der im Gesetzestext enthaltenen gegenüber der von der Rechtsprechung nicht im Zusammenhang mit Güterfernbeförderungen entwickelten der Vorrang einzuräumen ist. Abgesehen davon, ist der Unterschied zwischen beiden Definitionen unerheblich, nachdem das Reichsgericht selbst [41]) die Unvorhersehbarkeit eines Schadensereignisses als das in der KVO-Begriffsbestimmung fehlende objektive Merkmal nicht mehr als unbedingt notwendig erachtet hat, weil auch die weiteste Vorhersehbarkeit eines Ereignisses nichts nützt, wenn die Gegenwehr im Sinne des § 7 Abs. II lit. c KVO dem Unternehmer schlechthin unmöglich ist. Das Merkmal des „Außergewöhnlichen" ist auch insofern in der KVO-Begriffsbestimmung enthalten, als regelmäßig ein außergewöhnliches Ereignis, mit dessen Eintritt der Unternehmer nicht rechnen kann, gerade deshalb auch für ihn unabwendbar ist. Demgebenüber vermag er bei Zufällen, die mit einer gewissen Häufigkeit eintreten, rechtzeitig entsprechende Vorkehrungen zu treffen, wenn beispielsweise in der Stadt spielende Kinder vor den Lastzug laufen[42]). Es ist daher von Fall zu Fall zu prüfen, inwieweit ein Schaden auf Umstände höherer Gewalt zurückzuführen ist, wofür den Unternehmer ohne die Erleichterung eines prima-facie-Beweises die Beweislast trifft.

2. „Der Straße und dem Kraftwagen" eigentümliche Gefahren

Kann der Unternehmer das Vorliegen höherer Gewalt bei einem eingetretenen Schaden nachweisen, so haftet er gleichwohl, wenn der Schaden die Folge eines Vorganges ist, der seiner Art nach eine der Straße und dem Kraftwagen eigentümliche Gefahr bildet. Dieser Ausnahme von dem Haftungsausschlußtatbestand der „höheren Gewalt" hätte es im übrigen nicht bedurft, wenn für den Begriff der „höheren Gewalt" im Sinne des § 34 Abs. I lit. a KVO die Unvorhersehbarkeit eines Schadensereignisses vorauszusetzen wäre; denn die dem Kraftwagen und der Straße eigentümlichen Gefahren sind für den Güterfernverkehrs-Unternehmer grundsätzlich vorhersehbar. Mit ihrem Vorhandensein kann und muß er rechnen[43]).

---

[40]) Bäuerle S. 53; a. A. Mensching S. 219; Guelde § 30 Anm. 1 und § 34 Anm. 1; Heim in ZfV 1956, 290/291.

[41]) RGZ 104, 150.

[42]) RGZ vom 30. 3. 1933 in JW 1933, S. 1404 zum Reichshaftpflichtgesetz.

[43]) Heim in ZfV 1957, S. 632.

„Straße" bedeutet im Rechtssinne eine Einrichtung, die dem Gebrauch als Weg zu einem bestimmten Verkehrszweck gewidmet ist. Bereits aus dieser Begriffsbestimmung ergibt sich, daß die Straße als solche, als Fahrbahn, nicht dem auf ihr stattfindenden Straßenverkehr gleichzusetzen ist. Die der Straße eigentümlichen Gefahren ergeben sich aus der Eigenschaft der Straße als Fahrbahn, als gegenständliche Unterlage des Verkehrs, nicht aber aus der Benutzung der Einrichtung der Straße durch andere Verkehrsteilnehmer (Straßenverkehr)[44]). Bei den „der Straße eigentümlichen Gefahren" handelt es sich um Ausnahmen vom Haftungsausschluß der höheren Gewalt, die eng auszulegen und nicht auf die dem Straßenverkehr eigentümlichen Gefahren auszudehnen sind. Zudem wäre nicht einzusehen, weshalb in § 34 Abs. I lit. a KVO von „Straße" gesprochen wird, wenn damit zugleich der Straßenverkehr gemeint ist, während in der zur selben Zeit verfaßten RbKVO gem. § 30 Abs. II ausdrücklich der Straßenverkehr („die der Benutzung der Straße durch andere Verkehrsteilnehmer entspringenden Gefahren") genannt wird.

Als „der Straße eigentümliche Gefahren" gelten Rutsch- und Schleudergefahren infolge Wölbung beziehungsweise Vertiefung (Schlaglöcher), Nässe oder Vereisung der Fahrbahn. Zu den „dem Kraftwagen eigentümliche Gefahren" gehören das Versagen der Bremsen oder der Steuerungseinrichtung oder ein Vergaserbrand u. a., wobei es für die Unternehmerhaftung unerheblich ist, inwieweit er oder seine Leute die auf derartige Umstände zurückzuführenden Schäden hätten vermeiden können.

II. Verfügungen von hoher Hand

1. Beschlagnahmen, Wegnahmen, Kriegsereignisse als Verfügungen von hoher Hand

Von den in § 34 Abs. I lit. b KVO genannten haftungsausschließenden Schadensursachen ist die „Verfügung von hoher Hand", als obrigkeitliche Anordnung, der aus zwingenden öffentlich-rechtlichen oder tatsächlichen Gründen Folge zu leisten ist[45]), die umfassendste und schließt zahlreiche Fälle der übrigen genannten Ursachen in sich ein. So ist die Beschlagnahme seitens einer staatlich anerkannten Macht oder ihrer Exekutivorgane die Entziehung oder Beschränkung der Verfügungsgewalt über Gegenstände auf gesetzliche Weise beziehungsweise unter Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Formalitäten zur Aneignung (Enteignung, Aneignungsbeschlagnahme), zur Sicherung einer Aneignung (Sicherungsbeschlagnahme) oder zur bloßen Benutzung (Gebrauchsbeschlagnahme)[46]). Demgegenüber erfolgt die Wegnahme, als willkürliche Entziehung des Besitzes an einem Gegenstand, nicht im Rahmen gesetzlicher Vorschriften und unter Umständen auch zu eigennützigen Zwecken des Wegnehmenden unter Berufung auf seine Repräsentantenstellung innerhalb der staatlichen Macht. Den Verfügungen von hoher Hand sind ebenfalls staatliche Maßnahmen hinzuzurechnen, die im Zusammenhang mit den in § 34 Abs. I lit. b KVO genannten Kriegsereignissen stehen und die die Durchführung der Güterbeförde-

[44]) Bäuerle S. 54/55.
[45]) Guelde § 34 Anm. 2; Heim in VW 1959, S. 55.
[46]) Mensching S. 225.

rung erheblich erschweren oder vollkommen unmöglich machen, etwa Straßensperren, Brückensprengungen. Als Kriegsereignisse gelten alle durch den Krieg veranlaßten Maßnahmen einer kriegführenden Macht, ohne daß es sich um einen Krieg im völkerrechtlichen Sinne zu handeln braucht. Nicht um ein Kriegsereignis, sondern um einen anpassungsfähigen Zustand von längerer Dauer handelt es sich bei einer angeordneten Verdunkelung, so daß hierauf zurückzuführende Schäden am Beförderungsgut nicht unter die Haftungsausschlußbestimmung des § 34 Abs. I lit. b KVO fallen. Dagegen werden Schäden durch Plünderung, Beschuß oder Bombenangriffe als unmittelbare Folgen von Kriegsereignissen vom Haftungsausschluß-Tatbestand des § 34 Abs. I lit. b KVO erfaßt, ohne daß es sich hierbei zugleich um Verfügungen von hoher Hand handelt. Die Nennung der Kriegsereignisse in § 34 Abs. I lit. b KVO neben den Verfügungen von hoher Hand ist somit nicht entbehrlich.

2. Beschlagnahmen und Wegnahmen „seitens einer staatlich anerkannten Macht"

Die Wegnahmen und Beschlagnahmen müssen dem Wortlaut des § 34 Abs. I lit. b KVO zufolge seitens einer staatlich anerkannten Macht vorgenommen werden, was hinsichtlich der Anwendbarkeit dieser Vorschrift bei Eingriffen durch die sowjetzonalen Grenzbehörden im Interzonenhandelsverkehr und im Frachtverkehr von und nach West-Berlin zu Bedenken führen könnte, solange die sowjetzonale Regierung völkerrechtlich und politisch durch die Bundesrepublik nicht anerkannt ist. Politische Gesichtspunkte und völkerrechtliche Grundsätze beeinflussen indessen die dem Privatrecht zuzurechnenden KVO-Vorschriften nicht. Maßgebend für die Anwendbarkeit der Bestimmung des § 34 Abs. I lit. b KVO ist, daß eine staatliche Macht im staatsrechtlichen Sinne sich auf dem Territorium innerhalb ihrer Grenzen durch ihre Gesetze und Anordnungen durchsetzt und daß ihre Behörden diese Obrigkeit, der sich jeder in diesem Gebiet Aufhaltende zu beugen hat, repräsentieren, wie es in der Sowjetzone der Fall ist[47]). Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, daß die Bundesregierung de facto die Ostzonenbehörden als Repräsentanten einer Staatsmacht hinsichtlich des hier in Rede stehenden Güterfernverkehrs insoweit anerkannt hat, als sie mit ihnen Abkommen über den Interzonenhandelsverkehr und den Durchgangsverkehr nach West-Berlin abschließt.

Mithin sind Beschlagnahmen und Wegnahmen seitens der sowjetzonalen Grenz- und Kontrollbehörden im Interzonen- und Berlinfrachtverkehr haftungsausschließende Ursachen für darauf zurückzuführende Schäden am Beförderungsgut[48]). Nimmt anläßlich einer Kontrolle durch die sowjetzonalen Grenzbehörden ein einzelner Volkspolizist ein Stück der Wagenladung zum privaten Gebrauch weg, so ist darin zwar keine Verfügung von hoher Hand im Sinne einer Beschlagnahme zu erblicken. Da aber der Volkspolizist als Angehöriger einer staatlich anerkannten Macht zu gelten hat, der sich bei der Grenzkontrolle der Frachtführer beugen muß, handelt es sich auch bei einer derartigen illegalen Handlung um die Wegnahme seitens einer staatlich anerkannten Macht im Sinne des § 34 Abs. I b KVO[49]). Der Zusatz „staatlich anerkannte

[47]) LG Lübeck vom 9. 9. 1952 in RdK 1953, S. 46.
[48]) Guelde § 34 Anm. 2.
[49]) Voigt in RdK 1953, S. 59.

Macht" hat gleichwohl seine Bedeutung hinsichtlich sogenannter „Scheinstaaten", die in Wirklichkeit keine Macht darstellen und gar nicht selbständig existieren.

3. Haftung des Unternehmers für Schäden infolge unrichtiger Verwendung oder Verlustes der Warenbegleitpapiere

a) Beim Interzonen- und Berlin-Frachtverkehr erfolgt sehr häufig die Beschlagnahme oder Wegnahme geschlossener Wagenladungen oder von Teilen derselben durch die sowjetzonalen Grenzbehörden mit der Begründung mangelhafter Deklarierung des Beförderungsgutes in den mitgeführten Warenbegleitscheinen oder deshalb, weil diese Begleitpapiere nicht vorgelegt werden können. Die Beschlagnahme- und Wegnahmeschäden sind grundsätzlich gem. § 34 Abs. I lit b KVO von der in § 29 KVO beschriebenen Haftung des Unternehmers für Güterschäden ausgeschlossen. Die Haftungsausschließung würde indessen zu unbilligen Ergebnissen führen, wenn Beförderungsgut durch die sowjetzonalen Grenzbehörden beschlagnahmt oder weggenommen wird, weil der Unternehmer die ihm vom Absender übergebenen, ordnungsmäßig ausgefüllten Begleitpapiere im Sinne des § 12 Abs. I KVO unrichtig verwendet oder nicht bei sich führt. In diesen Fällen beruht der Verlust des Beförderungsgutes nicht auf unbeeinflußbaren Tatsachen, sondern auf einem vertragswidrigen, nachlässigen Verhalten des Unternehmers, so daß er gem. § 12 Abs. IX KVO auf Grund einer selbständigen, von den Ausschlußtatbeständen des § 34 KVO nicht betroffenen Haftungsnorm für den eingetretenen Schaden haftet[50]).

b) Gem. § 12 Abs. IX KVO, eine wörtliche Nachbildung des § 65 Abs. II EVO, haftet der Unternehmer für die Folgen der unrichtigen Verwendung oder des Verlustes der beigegebenen Begleitpapiere wie ein Spediteur, was lediglich auf den Umfang der von ihm zu erwartenden Sorgfaltspflicht hinweist. Dadurch, daß der Unternehmer gem. § 12 Abs. IX KVO in Verbindung mit §§ 407 Abs. II, 390 HGB hinsichtlich der ihm beigegebenen Begleitpapiere die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns anzuwenden hat[51]), wird nicht neben dem Frachtvertrag noch ein besonderes Speditionsverhältnis begründet. Die Haftung des Unternehmers beruht unmittelbar auf einer Vorschrift der Kraftverkehrsordnung und nicht auf Bestimmungen über den Speditionsvertrag[52]). Die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen und die darin beschriebene, gegenüber den gesetzlichen Vorschriften beschränkte Ersatzpflicht des Spediteurs (§ 54 ADSp.) können ohnehin mit Rücksicht auf ihre fehlende Allgemeinverbindlichkeit im Zusammenhang mit § 12 Abs. IX KVO keine Anwendung finden.

c) § 12 Abs. IX KVO bildet gegenüber § 29 KVO eine selbständige Haftungsnorm, bei der im Gegensatz zur Gefahrumstandshaftung des § 29 KVO ein Verschulden des Unternehmers bei der Verwendung der ihm übergebenen Begleitpapiere vorauszusetzen ist. Der Ausschlußtatbestand des § 34 Abs. I lit b KVO gegenüber der in § 29 KVO beschriebenen Haftung er-

---

[50]) BGH vom 29. 9. 1953 in VersR 1953, S. 427; vom 1. 12. 1955; in MDR 1956, S. 408 (409); vom 4. 7. 1957 in VersR 1957, S. 570; Heim in VW 1959, S. 56; Roesch in NJW 1952, S. 963.

[51]) Finger Anm. 12 zum entspr. § 65 EVO; Hein § 12 Anm. 5.

[52]) BGH vom 1. 12. 1955 in MDR 1956, S. 408 (409); für das Eisenbahnfrachtrecht: Finger § 65 Anm. 30.

streckt sich nicht auf den selbständigen, durch eine schuldhafte Vertragsverletzung begründeten Haftungsgrund des § 12 Abs. IX KVO. Dem Unternehmer steht lediglich der Nachweis offen, daß der Schaden auch durch die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nicht habe abgewendet werden können.

Der Unternehmer haftet auch dann für die Folgen der unrichtigen Verwendung oder des Verlustes der ihm übergebenen Begleitpapiere gem. § 12 Abs. IX KVO, wenn er auf Grund des ihm ausgehändigten, ausgefüllten Warenbegleitscheines gleichzeitig andere Güter mitführt, die nicht darin ausgewiesen sind, und daraufhin die Beschlagnahme der gesamten Ladung erfolgt, weil auch insofern eine unrichtige Verwendung von Begleitpapieren zu bejahen ist[53]; denn der Unternehmer hat dadurch leichtfertig das ihm anvertraute Beförderungsgut der Beschlagnahmegefahr ausgesetzt, so daß der eingetretene Schaden eine Folge seines schuldhaften vertragswidrigen Verhaltens ist.

Entgegen der von Schmid-Loßberg[54] vertretenen Meinung haftet der Unternehmer nach § 12 Abs. IX KVO auch in den Fällen, in denen bei einer Sammelladung, bestehend aus mehreren Teilpartien verschiedener Absender, lediglich hinsichtlich einer Teilpartie der Warenbegleitschein infolge Verlustes oder unrichtiger Verwendung an der Kontrollstelle nicht ordnungsgemäß vorgewiesen werden kann und daraufhin die Beschlagnahme der gesamten Ladung erfolgt. Der Unternehmer hat hinsichtlich der gesamten Ladung die Pflicht, die Warenbegleitscheine bei sich zu führen. Verletzt er diese von ihm zu erwartende Sorgfalt nur hinsichtlich einer Teilpartie, so hat dieses vertragswidrige Verhalten dieselben Folgen, als wenn er bezüglich der ganzen Sammelladung die Begleitpapiere unrichtig verwendet oder verloren hat. Mithin hat der Unternehmer gegenüber jedem Absender einer Teilpartie mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns dafür einzustehen, daß auch hinsichtlich der übrigen Teilpartien die Begleitpapiere so verwendet werden, daß dadurch eine Beschlagnahme durch die sowjetzonalen Behörden ausgeschlossen ist. Es kann hinsichtlich der Verantwortung des Unternehmers für das ihm anvertraute Gut keinen Unterschied machen, ob er das Transportgut eines Absenders mit einem einheitlichen Warenbegleitschein bei sich führt oder eine von ihm zusammengestellte, aus zahlreichen Teilpartien bestehende Sammelladung über die Zonengrenze befördert, wenn die Folgen zwar mehrere Verfügungsberechtigte treffen, im Grunde genommen aber dieselben sind, weil durch die sowjetzonalen Kontrollbehörden regelmäßig ganze Wagenladungen beschlagnahmt werden, so daß insofern damit zu rechnen ist.

Solange der Unternehmer befugt ist, derartige Sammelladungen zu befördern, wobei auf ihre Zusammenstellung der einzelne Auftraggeber keinen Einfluß hat und ihm die Möglichkeit fehlt, die Vollständigkeit der Begleitpapiere vor Abfahrt zu überprüfen, ist er auch verpflichtet, mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns dafür zu sorgen, daß die für den gesamten Sammeltransport vorgeschriebenen Papiere den Kontrollbehörden vorgelegt werden können. Erfolgt eine Beschlagnahme der gesamten Wagenladung, weil für eine Teilpartie die Begleitpapiere fehlen, so ist auch hinsichtlich der

---

[53]) BGH vom 1. 12. 1955, VersR 1956, S. 31.
[54]) i. MDR 1956, S. 410 Anm. zu BGH.

übrigen Teilpartien eine unrichtige Verwendung der Begleitpapiere im Sinne des § 12 Abs. IX KVO gegeben. Der einzelne Auftraggeber ist gem. § 12 Abs. I KVO lediglich gehalten, das von ihm aufgegebene Beförderungsgut mit den erforderlichen Begleitpapieren im eigenen Interesse zu versehen mit der Folge, daß er einen Schaden wegen Unvollständigkeit der Papiere selbst zu tragen hat. Hinsichtlich der gesamten Ladung trägt die Verantwortung der Unternehmer, dem die Zusammenstellung von Teilpartien zu einem Sammeltransport durch die Ausnutzung seines Ladesraumes zugute kommt. Andernfalls müßte den Auftraggebern das Recht zugestanden werden, verlangen zu können, daß ihr Bförderungsgut mit den von ihnen beigegebenen Papieren ohne Beiladung anderer Güter über die Interzonengrenze befördert wird. Auch hätten die Absender von Teilpartien einer Sammelladung trotz der von ihnen gem. § 12 Abs. I KVO ausgefüllten und übergebenen Begleitpapiere keine rechtliche Handhabe, Ersatz des ihnen durch das Verhalten des Unternehmers entstandenen Schadens zu erlangen und zwar auch nicht von einem anderen Ladungsbeteiligten, der unvollständige oder gar keine Papiere übergeben hat. An diesen vermag sich wiederum der Unternehmer bei seiner Inanspruchnahme durch die übrigen Geschädigten zu halten. Dem einzelnen Auftraggeber haftet der Unternehmer, wenn er das Transportgut mit anderem Gut, für das ihm keine oder nur unvollständige Begleitpapiere übergeben worden sind, befördert, obwohl ihm die Unvollständigkeit oder das Fehlen der Papiere bekannt gewesen ist, und wenn er es auf diese Weise schuldhaft der zu erwartenden Beschlagnahme aussetzt.

d) — aa) Infolge der bisweilen willkürlichen Abfertigung durch die sowjetzonalen Kontrollbehörden im Interzonenverkehr erfolgt häufig neben der Beschlagnahme der gesamten Wagenladung wegen unzureichender Begleitpapiere zugleich eine Wegnahme des Kraftfahrzeugs des Unternehmers. Zu einer Überprüfung der ihm ausgehändigten Papiere ist der Frachtführer gem. § 12 Abs. I 2. Teil KVO regelmäßig nicht verpflichtet[55]), so daß der ihm erwachsene Schaden vom Absender gem. § 12 Abs. I 2. Teil S. 2 KVO zu ersetzen ist[56]). Die in § 12 Abs. I KVO beschriebene Haftung des Absenders für die Folgen aus der Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der von ihm zu besorgenden Papiere entspricht dem der Vorschrift des § 670 BGB zugrundeliegenden, anerkannten weiteren Rechtsgedanken, dem zufolge der Auftraggeber für alle infolge seines Verschuldens dem Beauftragten erwachsenen Schäden einzustehen hat[57]). Der Unternehmer ist auch dann ersatzberechtigt, wenn er mit einem ihm nicht gehörenden Fahrzeug die Güterbeförderung durchführt und dieses Fahrzeug auf Grund einer Verletzung der dem Absender durch § 12 Abs. I KVO auferlegten Obliegenheit von den sowjetzonalen Behörden einbehalten wird. Dem Auftraggeber braucht dabei nicht bekannt gewesen zu sein, daß sich der Unternehmer zur Erfüllung seiner Beförderungspflichten des Fahrzeugs eines Dritten bediente[58]).

bb) Wird hingegen ohne ein Verschulden des Auftraggebers im Sinne des § 12 Abs. I KVO die Wagenladung samt Fahrzeug an der Zonengrenze beschlagnahmt, so kann der Unternehmer nicht geltendmachen, daß es sich

[55]) BGH vom 28. 3. 1957 in VersR 1957, S. 388.
[56]) BGHZ 15, 224 (227).
[57]) RGZ 94, 169; 98, 195; 122, 298 (302); 167, 85 (89); RGRK z. BGB § 670 Anm. 3; Staudinger-Nipperdey § 670 Anm. 1.
[58]) BGHZ 15, 224 (228).

hierbei für ihn um einen Schaden handelt, der im Hinblick auf die durch den Beförderungsauftrag im Interzonenverkehr bedingten Risiken als eine zu ersetzende Aufwendung zum Zwecke der Geschäftsbesorgung zu gelten habe (§ 670 BGB)[59]). Angesichts des tarifmäßigen Entgelts für den Gütertransport durch die Zone reicht die durch die mitunter willkürliche Handhabung der Kontrollen und durch das Fehlen eines rechtsstaatlich geordneten Rechtsmittelzuges gegen Beschlagnahmemaßnahmen bedingte Gefahr für die Annahme einer Aufwendungsersatzpflicht des Absenders nicht aus[60]). Der Unternehmer hat derartige Schäden selbst zu tragen. Er kann das Fahrzeug zusätzlich gegen diese Gefahren beim Interzonenhandel und Berlin-Verkehr im eigenen Interesse versichern. Bei dem Umfang, den der Interzonenhandel trotz der bestehenden Risiken angenommen hat, würde es zu unerträglichen Folgen und zu einer erheblichen Verringerung der Transportaufträge im Interzonenverkehr führen, wenn der verladenden Wirtschaft und den einzelnen Ladungsbeteiligten im Hinblick auf das Beschlagnahme-Risiko für den Unternehmer eine Veranlassungshaftung aufgebürdet werden würde. Abgesehen davon, ist der Transportunternehmer durch den fehlenden Kontrahierungszwang im gewerblichen Güterfernverkehr nicht verpflichtet, Interzonen- und Berlin-Frachtaufträge anzunehmen.

III. Haftungsausschluß bei verschuldeter Schadenverursachung

1. Berufung des Unternehmers auf die Haftungsausschlüsse als unzulässige Rechtsausübung

Der Wortlaut des § 34 Abs. I KVO läßt nicht erkennen, inwieweit den Haftungsausschlußgründen eine absolute Wirkung zukommt oder inwieweit sie entfallen, wenn die genannten Schadensvorgänge auf ein Verschulden des Unternehmers zurückzuführen sind. Eine Ausnahme besteht lediglich bei der in § 34 Abs. I lit. a KVO beschriebenen „höheren Gewalt", die bei einem Verschulden des Frachtführers begrifflich ausgeschlossen ist.

Gegenüber der in § 29 KVO vorgesehenen Gefahrumstandshaftung enthält § 34 Abs. I KVO im wesentlichen Fälle, die ihrer Natur nach vollkommen außerhalb der Einwirkungsmöglichkeit des Unternehmers liegen und regelmäßig als unabwendbare Ereignisse anzusehen sind. Es ist somit naheliegend, die Anwendbarkeit der Haftungsausschlußtatbestände zu verneinen, wenn die in § 34 Abs. I KVO aufgeführten Schäden die Folge eines schuldhaften Verhaltens des Unternehmers oder seiner Leute, für die er gem. § 6 KVO einzustehen hat, sind[61]). Die Berufung des Unternehmers auf die Haftungsausschlüsse erscheint in den Fällen einer schuldhaften Schadenverursachung als eine unzulässige Rechtsausübung im Sinne der reichsgerichtlichen Rechtsprechung zu § 242 BGB[62]).

Den vom Reichsgericht entwickelten Grundsätzen zufolge stellt die Freizeichnung (§ 276 Abs. II BGB) von eigener Fahrlässigkeit und vom Verschulden leitender Angestellten seitens monopolistischer Unternehmungen einen Ver-

[59]) Enneccerus-Lehmann § 162 Anm. 4.
[60]) BGH vom 28. 3. 1957 in VersR 1957, S. 390.
[61]) OLG Stuttgart vom 8. 7. 1954 in NJW 1954, S. 1892; OLG Hamm vom 3. 10. 1955 in VersR 1955, S. 689; OLG Düsseldorf in NJW 1958, S. 305.
[62]) RGZ 106, 388.

stoß gegen die guten Sitten dar. Dies setzt voraus, daß sich alle oder der überwiegende Teil der Unternehmer eines Gewerbezweiges zusammenschließen und Aufträge nur zu den von ihnen festgesetzten Bedingungen übernehmen. Zwar haben sich die Unternehmer des gewerblichen Güterfernverkehrs tatsächlich in wirtschaftlichen Interessenvertretungen zusammengeschlossen und dadurch unter Umständen eine monopolartige Stellung erlangt. Jedoch lassen sich die in der Kraftverkehrsordnung enthaltenen Beförderungsbedingungen, auch wenn sie maßgebliches Vertragsrecht sind, nicht als Allgemeine Geschäftsbedingungen der Unternehmer ansehen, die allein Gegenstand der Rechtsprechung des Reichsgerichts gewesen sind. Die KVO-Bestimmungen sind vielmehr, wie dem Güterkraftsverkehrsgesetz zu entnehmen ist, staatliche Rechtsvorschriften, von denen abzuweichen, den Unternehmern bei Androhung des Verlustes der Genehmigung zur Ausübung ihres Gewerbes untersagt ist, und die somit den Auslegungsregeln von Verträgen nicht zugänglich sind[63]). Daraus ergibt sich bereits ferner, daß es auch an der vom Reichsgericht für seine entwickelten Grundsätze verlangten zweiten Voraussetzung fehlt. Die KVO-Vorschriften sind nicht von den eine Monopolstellung innehabenden Unternehmern festgesetzt worden, sondern wurden vom Reichskraftwagen-Betriebsverband, als einer mit hoheitlichen Befugnissen ausgestatteten Körperschaft des öffentlichen Rechts, im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsminister erlassen[64]). Abgesehen davon, hat der Bundesverkehrsminister in den allgemeinverbindlichen, gem. § 22 Abs. II GüKG unabdingbaren „Beförderungsbedingungen für den Möbelfernverkehr" in der Neufassung vom 23. 6. 1955 (VOTS Nr. 5/55) zum Ausdruck gebracht, daß ein Haftungsausschluß auch bei einem schuldhaften Verhalten des Unternehmers in Rechtsvorschriften beim Güterverkehrsgewerbe rechtlich möglich ist. Bei bestimmten Haftungsausschlußtatbeständen der VOTS Nr. 5/55 wird ausdrücklich festgestellt, daß der Unternehmer auch bei schuldhafter Schadenverursachung nicht haftet.

2. Unanwendbarkeit der EVO-Bestimmungen

Die Haftung des Unternehmers im gewerblichen Güterfernverkehr in Fällen, in denen die in § 34 Abs. I KVO genannten Schäden auf ein schuldhaftes Verhalten von ihm zurückgehen, ist nicht expressis verbis vorgeschrieben. Im Gegensatz hierzu schließen die den KVO-Bestimmungen als Vorbild dienende Eisenbahnverkehrsordnung und die ebenfalls im Jahre 1936 verfaßte und in Kraft getretene Kraftverkehrsordnung der Reichsbahn die Befreiung von der Haftung aus, sobald ein Schaden der bezeichneten Art durch ein Verschulden der Bahn entstanden ist (§ 83 Abs. III EVO, §§ 30, 31 KVO RB), obwohl die Deutsche Reichsbahn maßgebend bei der Abfassung der Kraftverkehrsordnung mitgewirkt hat.

Die EVO-Bestimmungen können nur hilfsweise bei Auslegungsschwierigkeiten der KVO-Vorschriften herangezogen werden. Ihre entsprechende Anwendung auf Beförderungsverträge im gewerblichen Güterfernverkehr ist ausgeschlossen, weil die Eisenbahnverkehrsordnung ausschließlich und speziell die Beförderung durch die Eisenbahn auf Schienen regelt und den Besonderheiten des Straßengüterverkehrs nicht gerecht werden kann. Sie bildet keine lex generalis zu den KVO-Vorschriften. Demzufolge läßt sich die Haftung

[63]) Heim in ZfV 1956, S. 69.
[64]) Guelde Vorbem. z. § 34; Voigt in RdK 1954, S. 69.

des Unternehmers des gewerblichen Güterfernverkehrs für schuldhafte Verursachung der in § 34 Abs. I KVO genannten Schadensfälle nicht durch eine entsprechende Anwendung der EVO-Bestimmungen bejahen.

3. Ausschluß einer unbeabsichtigten Lücke in den KVO-Vorschriften

Den Abweichungen des Wortlauts des § 34 KVO von der Eisenbahnverkehrsordnung und von der Kraftverkehrsordnung der Reichsbahn ist dagegen zu entnehmen, daß das Fehlen einer entsprechenden gleichlautenden Bestimmung in der Kraftverkehrsordnung, wonach der Unternehmer für eine verschuldete Herbeiführung der in § 34 Abs. I KVO genannten Schäden haftet, kein Zufall oder Versehen gewesen sein kann[65]). Es ist viemehr davon auszugehen, daß der Reichskraftwagen-Betriebsverband bewußt eine sachliche Abweichung von der in § 83 Abs. III EVO vom 8. 9. 1939 enthaltenen Regelung, die sich bereits in § 459 Abs. III HGB a. F. und in den nachfolgenden eisenbahnfrachtrechtlichen Sonderbestimmungen vom 24. 10. 1899 (§ 77 Abs. III EVO) und vom 23. 12. 1908 (§ 86 Abs. III EVO) findet, gewünscht hat. Nichts hätte näher gelegen, als den Wortlaut des § 86 Abs. III EVO von 1908 zu übernehmen, wie es bei der Kraftverkehrsordnung der Reichsbahn und bei den meisten anderen KVO-Bestimmungen geschehen ist. Bei dem Konkurrenzkampf zwischen Eisenbahn und gewerblichem Güterfernverkehr wäre es widersinnig gewesen, einen die Haftung des Unternehmers bei schuldhafter Schadensverursachung begründenden Zusatz für überflüssig zu erachten und dadurch bei der verladenden Wirtschaft den Eindruck zu erwecken, der Güterfernverkehrs-Unternehmer hafte nicht für Verschulden, wenn man diese Abweichung nicht bewußt gewollt hätte[66]).

Auch zeigt ein Vergleich mit der Haftungsregelung bei anderen Transportzweigen, daß die Haftung des Frachtführers in ähnlich gelagerten Fällen für die schuldhafte Schadenverursachung expressis verbis besonders hervorgehoben worden ist. Gem. § 59 Abs. III des Binnenschiffahrtsgesetzes vom 15. 6. 1895 kann sich der Unternehmer nicht auf die normierten Haftungsausschlußtatbestände berufen, soweit ihn ein Verschulden bei der Schadensverursachung trifft. Ebensowenig vermag sich der Frachtführer im Falle seines Verschuldens bei den in den allgemeinen Verschiffungsbedingungen enthaltenen Haftungsausschlußgründen seiner Haftung zu entziehen (zum Beispiel: § 83 der „Elbebedingungen")[67]).

4. Unzulässigkeit einer ausdehnenden Auslegung der KVO-Bestimmungen

Außerdem widerspricht es der in § 29 KVO beschriebenen Gefahrumstands- und Erfolgshaftung, ohne einen entsprechenden ausdrücklichen Zusatz bei den zu § 29 KVO genannten Haftungsausschlußtatbeständen des § 34 Abs. I KVO grundsätzlich von einer Verschuldenshaftung des Unternehmers auszugehen. Es muß ferner berücksichtigt werden, daß es sich bei den KVO-Vorschriften um Tarifbestimmungen handelt, die einer ausdehnenden Auslegung nicht zugänglich sind[68]), und daß der wirtschaftliche Zweck der Be-

[65]) Heim in ZfV 1956, S. 69.
[66]) Preyer in VersR 1958, S. 738.
[67]) Mittelstein S. 549.
[68]) BGH vom 21. 12. 1951 in VersR 1951, S. 79; Heim in ZfV 1956, S. 227.

stimmung des § 34 KVO eine derartige Auslegung nicht erforderlich macht[69]). Die Haftungsregelung des § 34 KVO enthält gegenüber derjenigen des § 29 KVO keine prinzipielle Abweichung in der Weise, daß gem. § 34 KVO für Verschulden gehaftet wird[70]).

5. Haftung des Unternehmers für Vorsatz

Die Kraftverkehrsordnung enthält für den gewerblichen Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen das maßgebende Vertragsrecht. Soweit für die in § 34 Abs. I KVO genannten Schadensfälle die Haftung des Unternehmers für ein schuldhaftes Verhalten auszuschließen ist, gilt dies nur für Fahrlässigkeit, nicht zugleich für eigenen Vorsatz, für den die Haftung nach dem in § 276 Abs. II BGB enthaltenen allgemeinen Rechtsgrundsatz auch nicht durch Rechtsvorschriften im voraus ausgeschlossen werden kann.

6. Haftung des Unternehmers wegen unerlaubter Handlung

Im übrigen haftet der Unternehmer des gewerblichen Güterfernverkehrs für die schuldhafte Herbeiführung der in § 34 Abs. I KVO beschriebenen Schäden nicht aus Vertrag, was seine Inanspruchnahme wegen unerlaubter Handlung gem. § 823 BGB oder § 831 BGB nicht ausschließt. Der Frachtführer hat auch außerhalb des Vertragsverhältnisses eine Obhutspflicht hinsichtlich der ihm zur Beförderung anvertrauten fremden Sachen, für deren schuldhafte Verletzung er neben der vertraglichen Haftung nach den Vorschriften über unerlaubte Handlungen einstehen muß[71]). Die Deliktshaftung des Unternehmers bleibt von den KVO-Haftungs-Bestimmungen unberührt[72]).

Gem. § 831 BGB, allerdings mit der Möglichkeit der Exkulpation, haftet der Unternehmer auch bei einem — durch § 34 Abs. I KVO ebenfalls ausgeschlossenen — vorsätzlichen Verhalten seiner Leute[73]). Es handelt sich hierbei um Ansprüche der Geschädigten, die zugleich vertraglicher Natur sind, aber mangels entsprechenden Zusatzes in der Kraftverkehrsordnung sich nicht nach vertragsrechtlichen Grundsätzen bestimmen.

Im Hinblick auf die ausschließliche und abschließende Regelung des Vertragsrechts im gewerblichen Güterfernverkehr durch die KVO-Vorschriften sieht der 10. Entwurf einer Neufassung der Kraftverkehrsordnung eine Angleichung der Haftungsausschlußtatbestände an die für das Eisenbahnfrachtrecht maßgebenden Bestimmungen aus wettbewerbswirtschaftlichen Gründen vor. Dieser Neufassung zufolge, auf die sich die verschiedenen Interessengruppen, die Arbeitsgemeinschaften Güterfern- und -nahverkehr, die Spediteurverbände, der Bundesverband der Deutschen Industrie, die Deutsche Bundesbahn, die KVO-Versicherer unter Einschaltung der Bundesanstalt für

---

[69]) KG vom 22. 1. 1959 in VersR 1959, S. 342 (343).

[70]) KG vom 22. 1. 1959 in VersR 1959, S. 342; LG Lübeck vom 9. 9. 1952 in RdK 1953, S. 46; Guelde Vorbem. zu Erl. § 34; Heim in ZfV 1958, S. 111, und VW 1959, S. 53; Hein § 34 Anm. 1; Preyer in VersR 1958, S. 737 ff; Roesch in NJW 1952, S. 1402, und BB 1952, S. 391; Voigt in DAR 1951, S. 169, und RdK 1953, S. 59, und RdK 1954, S. 68.

[71]) RGZ 105, 303; 102, 42; OLG Bremen vom 12. 2. 1952 in VersR 1952, S. 127 (128).

[72]) Muth in ZfV 1952, S. 162; Heim in ZfV 1958, 462; LG Lübeck vom 9. 9. 1952 in RdK 1953, S. 46 (47).

[73]) RGZ 115, 127; RG in HRR 1932, S. 91.

den Güterfernverkehr im Rahmen des Deutschen Industrie- und Handelstages vorläufig geeinigt haben, ist eine Unterscheidung zwischen bevorrechtigten und nicht bevorrechtigten, also zwischen absoluten und relativen Haftungsausschlußtatbeständen vorgesehen.

IV. Zusammentreffen von haftungsauslösenden und haftungsausschließenden Tatsachen

Die vorstehend beschriebene Haftungsregelung nach der jetzt geltenden Fassung der Kraftverkehrsordnung erstreckt sich indessen nur auf diejenigen Fälle, in denen eine der in § 34 Abs. I KVO genannten Schadensursachen vom Unternehmer verschuldet worden ist. Nicht berücksichtigt ist hierbei das gleichzeitige Zusammentreffen von haftungsausschließenden und haftungsbegründenden Tatsachen.

Im Anschluß an Kisch[74]) und die reichsgerichtliche Rechtsprechung[75]) sind folgende Schadensfälle als gleichzeitige Folge haftungsauslösender und haftungsausschließender Vorgänge zu unterscheiden:

1. Ergänzende Ursachen

Ein in § 29 KVO genannter Sachschaden kann entstehen durch das Zusammenwirken zweier Ursachen, von denen keine für sich alleine zu seiner Herbeiführung genügt haben würde. Der eingetretene Schaden ist in diesem Fall eine Folge der wechselseitigen Ergänzung beider Ursachen gewesen. Handelt es sich bei diesen ergänzenden (komplementären) Ursachen um haftungsbegründende Tatsachen, für die gem. § 34 Abs. I KVO also kein Haftungsausschluß in Frage kommt, so ist einer getrennten Beurteilung beider Ursachen keine rechtliche Bedeutung beizumessen.

Ist dagegen lediglich für eine der beiden Ursachen die Haftung des Unternehmers gem. § 29 KVO begründet, während er in Ansehung der anderen ergänzenden oder ergänzten Schadensbedingung gem. § 34 Abs. I KVO von seiner Haftung befreit ist, so kann die haftungsauslösende Tatsache nicht ohne weiteres gegenüber dem Haftungsausschließungstatbestand zurücktreten und die Ersatzpflicht des Unternehmers aus diesem Grunde entfallen. Grundsätzlich hat die haftungsauslösende Tatsache den Schaden wie die haftungsausschließende verursacht. Jedes Ereignis ist, für sich genommen, als ursächlich für den gesamten Schaden zu betrachten[76]); denn es ist für die Ursacheneigenschaft eines Vorganges nicht vorauszusetzen, daß er die einzige Ursache ist. Eine Bejahung der Haftungsbefreiung in diesem Falle würde eine Ausdehnung der in § 34 Abs. I KVO beschriebenen Ausnahmetatbestände von der Gefahrumstandshaftung auf Vorgänge bedeuten, für die der Unternehmer einzustehen hat, was mit dem Ausnahmecharakter der Vorschrift des § 34 Abs. I KVO unvereinbar wäre. Die in § 34 Abs. I KVO genannten Ausnahmetatbestände von der Haftung des Unternehmers nach § 29 KVO gelten nur in den Fällen, in denen ein Schaden ausschließlich auf sie zurückzuführen ist. Andernfalls müßten sie sich zugleich auf Tatsachen erstrecken, die als ursächlich für den gesamten eingetre-

[74]) in „Wirtschaft und Recht der Versicherung" 1926, Nr. 1.
[75]) RGZ 69, 57; 81, 359.
[76]) RGZ 50, 220; 63, 343; 69, 57; 73, 289; 93, 1; 130, 161; 142, 383.

tenen Schaden anzusehen sind und für die der Unternehmer gem. § 29 KVO ersatzpflichtig ist. Auf ein bestimmtes zeitliches Verhältnis der wechselseitigen Ursachen zueinander kommt es nicht an; denn der Satz „causa proxima spectatur non remota" findet keine Anwendung. Im übrigen verträgt sich auch eine derartige ausdehnende Auslegung der Vorschrift des § 34 Abs. I KVO nicht mit ihrem Charakter einer eng auszulegenden Tarifbestimmung[77]). Um die Haftung des Güterfernverkehrs-Unternehmers für derartige Ausnahmefälle gleichzeitig auszuschließen, hätte es einer ausdrücklichen Hervorhebung in der Kraftverkehrsordnung bedurft.

2. Solidarische Kausalität

Die Haftung des Unternehmers setzt sich auch in den Fällen durch, in denen ein Schaden auf das Zusammenwirken von haftungsauslösenden und -ausschließenden Tatsachen zurückzuführen ist, von denen jede für sich geeignet war, den Erfolg zu verursachen. Bei einer solchen „gehäuften oder solidarischen Kausalität"[78]) hat grundsätzlich jeder, der eine dieser Ursachen zu vertreten hat, im Verhältnis zum Geschädigten den gesamten Schaden zu tragen, weil hinsichtlich beider Tatsachen in Ansehung des eingetretenen Schadens die Ursacheneigenschaft zu bejahen ist. Bei den haftungsausschließenden Tatbeständen des § 34 Abs. I KVO haftet niemand. Der Geschädigte hat mangels ihm zustehender Ersatzansprüche zwar den eingetretenen Schaden selbst wirtschaftlich zu tragen. Das bedeutet aber nicht, daß er im oben beschriebenen Sinne gleich einem Schädiger diesen Schaden zu verantworten hat. Ein gesamtschuldnerischer Ausgleich, nämlich eine anteilsmäßige Tragung der Ersatzkosten im Innenverhältnis i. S. des § 426 BGB, wie sie bei der solidarischen Kausalität unter mehreren Ersatzpflichtigen stattfindet, scheidet aus. Der Verfügungsberechtigte ist kein Schadenverursacher in den Fällen des § 34 Abs. I KVO und somit auch kein Gesamtschuldner. Ein Innenverhältnis im Sinne des § 426 BGB zwischen Unternehmer als Schädiger und dem Verfügungsberechtigten als Geschädigten fehlt überhaupt. Die Anwendung des § 254 Abs. I BGB scheitert ebenfalls an der fehlenden Mitverursachung durch den Auftraggeber bei den in § 34 Abs. I KVO beschriebenen Tatbeständen; es sei denn, es handelt sich um einen Fall des § 34 Abs. I lit. c KVO. Der Unternehmer ist somit beim Zusammentreffen haftungsauslösender und -ausschließender Tatsachen im Verhältnis einer gehäuften Kausalität dem Geschädigten für den gesamten Schaden ersatzpflichtig.

3. Alternative Kausalität

Der Güterfernverkehrsunternehmer hat, um sich von der Erfolgshaftung des § 29 KVO entlasten zu können, zu beweisen, daß ein eingetretener Schaden auf einen der in § 34 Abs. I KVO genannten Ereignisse zurückzuführen ist. Demzufolge haftet er in den Fällen der zweideutigen oder alternativen Kausalität, in denen nicht nachweislich feststeht, ob der eingetretene Schaden die Folge einer haftungsauslösenden oder einer haftungsausschließenden Tatsache gewesen ist. Beide Vorgänge, die sich in Ansehung des eingetretenen Erfolges einander ausschließen, können dabei als möglich erachtet werden.

---

[77]) BGH vom 21. 12. 1951 in VersR 1951, S. 79; KG vom 22. 1. 1959 in VersR 1959, S. 342 (343).

[78]) Kisch a. a. O. S. 53.

4. Überholende Kausalität

a) Anders zu beurteilen sind die Fälle der überholenden Kausalität, bei denen die zeitliche Reihenfolge der Tatsachen insofern für die Haftung des Unternehmers von entscheidender Bedeutung ist, als auf die, zeitlich gesehen, zuerst eingetretenen Ereignisse grundsätzlich der Schaden zurückzuführen ist, ohne daß sich die nachfolgenden Tatsachen noch als ursächlich für den Schaden auswirken konnten. Es kommt darauf an, inwieweit beispielsweise ein haftungsauslösender Vorgang den Schaden bereits vor Eintritt des haftungsausschließenden Umstands tatsächlich herbeigeführt hat.

Wird zum Beispiel bei einem Gütertransport während der Fahrt nach West-Berlin die Fahrzeugplane infolge mangelhafter Befestigung heruntergerissen, so daß das leicht verderbliche Ladungsgut der Witterung preisgegeben ist, so handelt es sich hierbei um eine dem Unternehmer zuzurechnende und von ihm zu verantwortende Tatsache, die einen erheblichen Schaden herbeizuführen geeignet ist. Wird anschließend das Ladungsgut, bevor sich die Witterungseinflüsse nachhaltig auswirken können, von den sowjetzonalen Grenzbehörden beschlagnahmt, so ist der Verlust des Beförderungsgutes ausschließlich auf die haftungsausschließende Beschlagnahme zurückzuführen.

b) — aa) Nach der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts[79]) sollte ein einmal begründeter Schadenersatzanspruch nicht dadurch wieder aufgehoben werden, daß nachträglich ein neues Ereignis eintrat, das ohne den haftungsauslösenden Vorgang den gleichen Schaden herbeigeführt haben würde. Das neue Ereignis wurde als bloße hypothetische Schadensursache neben dem haftungsbegründenden Vorgang nicht berücksichtigt. An dieser Argumentation ist ohne Einschränkung insofern festzuhalten, als der wirkliche Kausalzusammenhang zwischen dem haftungsbegründenden Ereignis und dem allein darauf zurückzuführenden Schaden durch den späteren Eintritt eines Umstands, der geeignet war, die gleichen Folgen nach sich zu ziehen, nicht beseitigt werden kann.

bb) Die in der Rechtsprechung der Nachkriegszeit[80]) geforderte Berücksichtigung hypothetischer Schadensursachen in Abweichung von den reichsgerichtlichen Entscheidungen fußt demzufolge auch nicht auf einer anders zu beurteilenden Kausallehre, sondern baut sich auf dem Schadensbegriff auf. Dabei wird geprüft, inwieweit der eingetretene Erfolg nach Eintritt der hypothetischen Ursache noch als Schaden für den Betroffenen gelten kann; denn die Schadensfeststellung setzt einen Vergleich zweier Güterlagen voraus: der wirklich durch das Schadensereignis geschaffenen und der gedachten. Maßgebender Zeitpunkt hierfür soll nach Ansicht des OGHBrZ[81]) der Augenblick der tatsächlich vorgenommenen Schadensfeststellung sein, was im Streitfall der letzten mündlichen Verhandlung in der Tatsacheninstanz entspricht.

---

[79]) RGZ 141, 365; 144, 80; 169, 177; a. A.: Veith i. Anschl. an RG vom 3. 3. 1934 in JW 1934, S. 1904; Godin i. Anschl. an RG vom 13. 7. 1933 in JW 1933, S. 2898; Isele i. Anschl. an RG vom 6. 10. 1933 in JW 1934, S. 89.

[80]) BGHZ 20, 275; BGH vom 13. 5. 1953 in NJW 1953, S. 978; OGHBrZ in NJW 1949, S. 302.

[81]) OHGBrZ a. a. O.

cc) Entgegen dieser Auffassung kann bei einem eingetretenen Sachschaden ein bis zum Zeitpunkt der Schadensfeststellung eingetretener Umstand, der die gleiche Schadenswirkung gehabt hätte, nicht berücksichtigt werden. Bei einem Sachschaden ergibt sich der Schaden objektiv durch den Vergleich des Zustandes der Sache nach Einwirkung des Ereignisses mit dem Zustand, in dem sie sich bei Beginn desselben befand. Der Sachschaden ist im Zeitpunkt des Schadensereignisses bereits unabänderlich eingetreten. Der Ersatzanspruch des Betroffenen ist, was die Einbuße durch Verlust oder Beschädigung betrifft, in vollem Umfang in diesem Augenblick bereits aufrechenbar und abtretbar entstanden und tritt daher im Vermögen des Geschädigten endgültig an die Stelle des untergegangenen oder beschädigten Gegenstands[82]).

Wird beispielsweise während des Transportes ein Teil der Ware gestohlen, wofür der Unternehmer gem. §§ 29, 30 lit. b KVO haftet, erfolgt im Verlauf der weiteren Fahrt eine unter die Haftungsausschlußbestimmung des § 34 Abs. I b KVO fallende Beschlagnahme der übrigen gesamten Ladung durch die sowjetzonalen Kontrollbehörden, so kann sich hinsichtlich der bereits gestohlenen Waren die vom Verfügungsberechtigten selbst zu tragende Beschlagnahmegefahr in keiner Weise mehr auswirken. Anstelle des gestohlenen Ladungsteils hatte der Unternehmer im Zeitpunkt der Beschlagnahme eine Ersatzforderung gegen den Unternehmer. Würde man nunmehr diesen Ersatzanspruch des Verfügungsberechtigten im Hinblick auf die hypothetische Schadensursache der Beschlagnahme entfallen lassen, so würde dem Verfügungsberechtigten ein neuer Schaden erwachsen und gleichzeitig zum Ausdruck gebracht, daß auch hinsichtlich der Ersatzforderung für ihn ein von ihm selbst zu tragendes Beschlagnahmerisiko bestanden habe. Das wäre jedoch im Hinblick auf das bereits durch den Diebstahl ausgelöste und abgeschlossene Schadensereignis rechtlich wie tatsächlich unmöglich und zugleich grob unbillig. Die hypothetische Schadensursache kann mithin bezüglich des durch den Diebstahl eingetretenen reinen Sachschadens keine Berücksichtigung finden; denn dieser reale Schaden ist keine variable rechnerische Größe, sondern eine Einbuße, die der Verfügungsberechtigte angesichts der im Zeitpunkt des Verlustes bereits gegebenen objektiven Erkenntnismöglichkeit in natura erlitten hat, so daß es auf den Zeitpunkt der Schadensfeststellung nicht mehr ankommen kann[83]). Etwas anderes gilt bei der Bemessung eines Nichtgüterschadens, der sich als rechnerischer Posten aus dem Vergleich zweier Vermögenslagen im Zeitpunkt der Schadensfeststellung ergibt, so daß auch hypothetische Schadensursachen dabei berücksichtigt werden können.

V. Verschulden des Verfügungsberechtigten

1. Mitverschulden des Auftraggebers

Dem Zusammentreffen von haftungsauslösenden und -ausschließenden Ursachen bei einem eingetretenen Schaden kommt eine besondere Bedeutung zu beim Haftungsausschlußtatbestand des § 34 Abs. 1 c KVO, wonach Schäden von der Ersatzpflicht des Unternehmers ausgeschlossen sind, die auf ein Verschulden des Verfügungsberechtigten zurückzuführen sind.

[82]) Larenz in NJW 1950, S. 491.
[83]) Coing in SJZ 1950, S. 872; Larenz in NJW 1950, S. 491, 492.

Der in § 29 KVO beschriebenen Gefahrumstandshaftung zufolge würde der Frachtführer auch für derartige vom Absender oder Empfänger schuldhaft verursachte Sachschäden haften. Die Vorschrift des § 34 Abs. I c KVO bedeutet eine Wiederholung des in § 254 BGB zum Ausdruck kommenden allgemeinen Rechtsgedankens, wonach der Geschädigte für einen infolge seines eigenen Verschuldens eingetretenen Erfolg selbst aufzukommen hat. Soweit ein Güterschaden ausschließlich sich als Folge eines vom Verfügungsberechtigten zu verantwortenden Verschuldens darstellt, bestehen im Hinblick auf den Wortlaut des § 34 Abs. I c KVO keine Schwierigkeiten und Bedenken, die Haftung des Frachtführers vollkommen auszuschließen.

Die in § 34 Abs. I KVO enthaltene Haftungsbefreiung vermag aber in den Fällen nicht in vollem Umfang durchzugreifen, in denen ein Schaden ursächlich gleichermaßen auf ein Verschulden des Verfügungsberechtigten und einen vom Unternehmer zu verantwortenden Vorgang zurückzuführen ist[84]). In derartigen Fällen ist der in § 254 Abs. I BGB enthaltene Grundsatz der anteiligen Haftung nach Maßgabe der Mitverursachung zu berücksichtigen[85]). Der Umfang der Ersatzpflicht des Unternehmers bestimmt sich danach, inwieweit der eingetretene Schaden von ihm und von dem Verfügungsberechtigten verursacht worden ist. Dabei ist auf Seiten des Verfügungsberechtigten gem. § 34 Abs. I c KVO ein vom Frachtführer zu beweisendes Verschulden vorauszusetzen, während der Unternehmer im Hinblick auf die in § 29 KVO beschriebene Gefahrumstandshaftung ohne den Nachweis eines Verschuldens haftet. Diese Betrachtungsweise über die Berücksichtigung einer Mitverursachung setzt einen Schaden als Folge des Zusammenwirkens mehrerer Bedingungen voraus, die als conditiones sine quibus non ineinander verschränkt sind und hinsichtlich des eingetretenen Erfolges eine einzige Kette bilden[86]). Eine Aufteilung des Schadens auf Grund nebeneinander herlaufender Ursachenreihen ist schlechthin unmöglich und scheidet in diesem Zusammenhang aus.

2. Anwendbarkeit des § 254 Abs. I BGB im Rahmen der Gefahrumstandshaftung

Trotz seines Wortlauts findet der in § 254 Abs. I BGB enthaltene Grundsatz auch in den Fällen einer Haftung ohne Verschulden Anwendung[87]), so daß die Gefahrumstandshaftung des Unternehmers durch ein mitwirkendes Verschulden des Verfügungsberechtigten nicht vollkommen ausgeschlossen wird. Das Zusammentreffen von Erfolgshaftung und Verschuldenshaftung läßt sich nicht mit einem Hinweis auf § 840 BGB in der Weise beurteilen, daß im Hinblick auf das Verschulden des Verfügungsberechtigten die Gefahrumstandshaftung des Unternehmers entfallen müsse. Zwar ist in § 840 BGB vorgesehen, daß im Innenverhältnis mehrerer Schädiger derjenige allein verantwortlich ist, der aus Verschulden haftet, während die anderen Haftpflichtigen frei sein sollen. Diese Vorschrift enthält jedoch keinen allgemeingültigen Rechtsgrundsatz, sondern lediglich eine Ausnahmeregelung für die in §§ 833 ff BGB genannten Fälle[88]).

---

[84]) Weimar i. ZfV 1956, S. 8; a. A. Heim in ZfV 1956, 227; Guelde § 34 Anm. 3.
[85]) RGZ 112, 284 (286); RG in „Recht" 1924, S. 810; Staudinger § 254 Anm. 1 b.
[86]) Venzmer S. 82.
[87]) RGZ 112, 284 (286); Enneccerus-Lehmann § 16; Geigel S. 133/134; Palandt-Dankelmann § 254 Anm. 2 a.
[88]) BGH vom 9. 6. 1952 in VRS 4, 481 (482).

Wenn sich der Gesetzgeber für die Einführung einer Haftung ohne Verschulden in bestimmten Rechtsbereichen entschieden und diese in ihren Wirkungen bei der Schadensverursachung einem schuldhaften Verhalten gleichgestellt hat, so entspricht es folgerichtig der Billigkeit, diese gesetzlich begründete Erfolgshaftung grundsätzlich im Verhältnis zu dem schuldhaften Handeln des Geschädigten im Falle der Mitverursachung zu berücksichtigen. An diesem allgemeinen Grundsatz ist festzuhalten[89]), obwohl der Gesetzgeber in einigen Rechtsbereichen die Abwägung der Mitverursachung im Sinne des § 254 Abs. I BGB bei einer Haftung ohne Verschulden expressis verbis vorgesehen hat, wie beispielsweise in § 9 KrfzG vom 3. 5. 1909 (RGBl. 347), § 20 LuftVG vom 1. 8. 1922 (RGBl. I, S. 681) und § 34 LuftVG vom 10. 1. 1959 (BGBl. I, S. 9), § 3 des „Gesetzes über die Haftung für Sachschäden" vom 29. 4. 1940 (RGBl. I, S. 691). Andererseits enthält die amtliche Begründung zu dem am 10. 1. 1906 dem Bundesrat vorgelegten Entwurf eines „Gesetzes über die Haftpflicht für den beim Betrieb von Kraftfahrzeugen entstandenen Schaden" (Drucksache des Bundesrates Session 1906 Nr. 7) einen Hinweis darauf, daß der Gesetzgeber bei einer Haftung ohne Verschulden diese bei einem Mitverschulden des Geschädigten grundsätzlich nicht vollkommen ausschließen wollte. Dieser Entwurf sah in § 1 Abs. II folgenden Wortlaut vor: „Diese Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Verletzten verursacht worden ist." Dazu heißt es in der amtlichen Begründung, daß die Bestimmung des § 254 BGB nicht für besonders anwendbar erklärt worden sei, „weil sich die Anwendbarkeit der allgemeinen Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches von selbst" verstehe, soweit nicht das Spezialgesetz etwas anderes ergebe. Auch, wenn der Gesetzgeber in der Folgezeit in zahlreichen Gesetzen ausdrücklich auf die Anwendbarkeit des § 254 BGB hingewiesen hat, kann in allen anderen Fällen grundsätzlich der Haftpflichtige von seiner Haftung nur befreit werden, soweit ein Schaden von dem Geschädigten selbst verschuldet worden ist. Das setzt eine Abwägung beim Zusammentreffen von mehreren Schadensursachen nach Maßgabe der anteiligen Mitverursachung im Sinne des § 254 Abs. I BGB voraus[90]).

Die Kraftverkehrsordnung enthält keine den Grundsatz des § 254 Abs. I BGB ausschließende Vorschrift. Die Ersatzpflicht des Unternehmers für einen eingetretenen Schaden ist gem. § 34 Abs. I c KVO ausgeschlossen, soweit dieser auf ein Verschulden des Verfügungsberechtigten zurückzuführen ist, während die Erfolgshaftung des Frachtführers für die von ihm zu verantwortenden schadenmitverursachenden Umstände gem. § 29 KVO fortbesteht[91]). Beim Mitverschulden des Verfügungsberechtigten wird ein Verschulden des Unternehmers nicht nur nach den Vorschriften der §§ 823 ff BGB berücksichtigt[92]), sondern auch auf Grund seiner Vertragshaftung nach den KVO-Bestimmungen, die sogar ein Verschulden von ihm nicht voraussetzen. Es handelt sich hierbei nicht, wie Guelde und Voigt annehmen, um die Frage, inwieweit bei den Haftungsausschlußtatbeständen des § 34 Abs. I KVO die Haftungsbefreiung des Unternehmers im Falle seines Verschuldens entfällt. Entscheidend ist vielmehr die Frage nach der Mitverursachung und

[89]) BGHZ 2, 355.
[90]) RGZ 156, 193 (202); 164, 264 (268); BGHZ 2, 355.
[91]) Mensching S. 227; a. A. Bäuerle S. 56.
[92]) so: Guelde § 34 Anm. 2 vorl. Abs.; Voigt in DAR 1954, S. 70.

der sich nach ihr bestimmenden anteiligen Schadenstragung beim Zusammentreffen mehrerer Schadensursachen.

VI. Beschaffenheitsschäden

1. Begriff

Bei den in § 34 Abs. I g — n KVO genannten Ausschlußtatbeständen handelt es sich um Schäden, die auf die eigenartige natürliche Beschaffenheit des Transportgutes ohne das Hinzutreten einer sonstigen Ursache bei einem regelmäßigen Verlauf der Beförderung zurückzuführen sind[93]). Deshalb entfällt gem. § 34 Abs. II KVO bei derartigen Schäden die Haftungsbefreiung des Unternehmers in den Fällen, in denen sie eine Folge der von ihm zu verantwortenden Transportmittel- oder Betriebsunfälle sind.

2. Transportmittelunfall

Unter Transportmittelunfall beim Güterfernverkehr ist ein Unfall des Transportmittels zu verstehen, also regelmäßig des zur Beförderung benutzten Lastzuges, infolge einer von außen einwirkenden mechanischen Gewalt oder eines sonstigen von außen einwirkenden Ereignisses[94]); etwa: der Zusammenstoß des Fahrzeugs mit einem anderen, das Umschlagen des Lastzuges infolge Straßenglätte oder ein Federbruch durch Überbeanspruchung infolge ungewöhnlicher Schlaglöcher.

3. Betriebsunfall

Beim Betriebsunfall sind begrifflich schadensverursachende Vorgänge vorauszusetzen, die in einem unmittelbaren Zusammenhang mit einem Betriebsvorgang bei der Güterbeförderung, nämlich mit einer dem Betrieb des Lastkraftwagens eigentümlichen Ursache stehen[95]). Dabei ist allerdings der Begriff „Betriebsunfälle" nicht auf ausschließlich dem Betrieb des Kraftfahrzeugs eigentümliche Gefahren zu beschränken. Vielmehr kann es sich hierbei auch um Vorgänge handeln, die bei anderen Verkehrsmitteln ebenfalls anzutreffen sind[96]). Es ist unerheblich, ob ein Betriebsunfall auf Umstände zurückzuführen ist, die am Kraftfahrzeug selbst eintreten, wie das Herunterklappen der Fahrzeugbracken infolge mangelhafter Verankerung oder das Durcheinanderschütteln des Gutes beim Anfahren und Bremsen des Lastzuges, oder ob er eine Folge von außen einwirkender Ereignisse ist, wie beim Aufreißen der Fahrzeugplane durch einen herunterhängenden Baumast oder das Durcheinanderschütteln der Güter infolge Unebenheiten der Straße.

Den vom Unternehmer zu verantwortenden Betriebsunfällen sind nicht die in § 26 Abs. 4 lit. d der KVO genannten, in § 34 Abs. II KVO nicht aufgeführten Betriebsstörungen zuzurechnen, die, wie beispielsweise beim Auswechseln eines geplatzten Reifens oder bei der Behebung eines Motorschadens oder eines Kupplungsdefekts, regelmäßig eine Verzögerung der

---

[93]) Guelde § 34 Anm. 9; für den Eisenbahngüterverkehr: RGZ 64, 169 (171).
[94]) Guelde § 29 Anm. 3; Schmid-Loßberg in VersR 1952, 149, Anm. zu OLG Stuttgart.
[95]) Guelde § 29 Anm. 4.
[96]) RGZ 126, 139.

Güterbeförderung bewirken, ohne aber als eine Folge der besonderen Gefahren des Kraftwagenverkehrs für das Transportgut zu gelten[97]).

Ist ein eingetretener Schaden lediglich auf die natürliche Beschaffenheit des Transportgutes ohne das Hinzutreten weiterer Umstände zurückzuführen, wofür der Unternehmer zu seiner Haftungsentlastung den Nachweis zu erbringen hat, so haftet er in den Fällen des § 34 Abs. I g — n KVO nicht. Auf die Haftungsausschlußgründe vermag sich der Unternehmer indessen nicht zu berufen, wenn der Schaden eines Transportgutes bei einem Transportmittel- oder Betriebsunfall dadurch eingetreten ist, daß der innere Verderb durch die eingetretene Beschädigung in Verbindung mit einer längeren Transportdauer gefördert und zugleich unbeschädigtes Gut durch die bei dem Unfall beschädigte Ware angesteckt wurde. Ein solcher Schaden ist durch die bei dem Unfall eingetretene Beschädigung adaequat verursacht worden. Hatte dagegen der Transportmittel- oder Betriebsunfall keine derartige Beschädigung des Gutes, sondern lediglich eine Verzögerung der Fahrtdauer zur Folge, durch die ein innerer Verderb des Gutes eingetreten ist, so ist dieser Schaden nicht unmittelbar als unfallbedingt anzusehen. Die Haftung des Unternehmers für den eingetretenen Sachschaden ist in diesem Fall gem. § 34 Abs. II KVO nicht begründet. Für den Verderbschaden war der Zeitablauf ursächlich, der aber, wie an anderer Stelle noch auszuführen ist, keinen haftungsbegründenden Vorgang für einen Sachschaden darstellt[98]). Dabei kommt es nicht darauf an, daß die Beförderungsdauer durch irgendwelche Umstände verzögert worden ist.

4. Gewichtsverluste aus der Eigenart des Gutes

Eine Anzahl von Beförderungsgütern ist auf Grund ihrer natürlichen Beschaffenheit regelmäßig im Laufe der Zeit einem gewissen Gewichtsverlust ausgesetzt. Es handelt sich hierbei in erster Linie um Güter mit einem relativ hohen Wassergehalt, bei denen die gem. § 34 Abs. I i KVO dem Unternehmer nicht zuzurechnende Gefahr des allmählichen Austrocknens und eines dadurch bedingten Gewichtsverlustes besteht. Sachverständig ist der normale Gewichtsverlust bei den einzelnen Gütern infolge ihrer Eigenart unter Berücksichtigung der Beförderungsdauer von Fall zu Fall zu ermitteln. Dem Unternehmer, der beweispflichtig ist für die durch die natürliche Beschaffenheit der Güter bedingte Gewichtsminderung, bietet sich nicht die Möglichkeit, durch einen prima facie-Beweis seine Haftung in derartigen Fällen auszuschließen.

5. Innerer Verderb und Bruchschäden

Ebensowenig kann gem. § 34 Abs. I h KVO der Frachtführer aus Billigkeitsgründen für einen ausschließlich durch inneren Verderb bedingten Güterschaden in Anspruch genommen werden, wie beispielsweise beim Faulen oder Ungenießbarwerden, beim Ranzig- oder Sauerwerden, beim Gären oder Verwelken von Nahrungsmitteln. Dem inneren Verderb ist gleichzusetzen das Sichverwölben der Böden von Konservenbüchsen infolge der bei der Zerset-

---

[97]) OLG Celle vom 8. 12. 1952 in VersR 1953, S. 114; LG Düsseldorf vom 18. 10. 1956 in VersR 1957, S. 370; Guelde § 29 Anm. 4; Voigt in DAR 1951, S. 183.

[98]) OLG Celle vom 8. 12. 1952 in VersR 1953, S. 114 (115); OLG Düsseldorf vom 13. 11. 1957 in NJW 1958, S. 305; Guelde § 34 Anm. 14; Hein § 34 Anm. 5; Voigt in DAR 1951, S. 183/184; a. A. OLG Stuttgart von 28. 11. 1951 in VersR 1952, S. 148.

zung des Inhalts auftretenden Gasentwicklung (Bombieren). Aus denselben Gründen ist die Haftung des Unternehmers gem. § 34 Abs. I h KVO auszuschließen bei normalen Emailleabsplitterungen am Beförderungsgut sowie Bruchschäden bei Glas und Porzellan, Schrammschäden und Polituresse unter anderem, soweit es sich um Umzugsgut gem. § 34 Abs. I g KVO handelt. Die Haftungsausschlußbestimmung des § 34 Abs. I g KVO ist im Hinblick auf § 39 GüKG nahezu entbehrlich geworden, wonach es den Unternehmern des gewerblichen Güterfernverkehrs untersagt ist, Umzugsgut, soweit es sich nicht um vereinzelte Stücke handelt, zu befördern[99]).

6. Einwirkung von Frost und Hitze

Bei den in § 34 Abs. I l KVO genannten Schäden infolge Frost und Hitze bedarf es insofern einer besonderen Hervorhebung, als es sich hierbei nicht um der Beschaffenheit der Güter anhaftende Schadensursachen, sondern um von außen auf das Beförderungsgut einwirkende Umstände handelt. Diese Umstände können geeignet sein, den durch die natürliche Eigenart des Gutes bedingten inneren Zersetzungsprozeß zu fördern und zu beschleunigen. Trotz des Haftungsausschlußgrundes in § 34 Abs. I k KVO würde der Unternehmer ohne die Bestimmung des § 34 Abs. I l KVO für einen auf diese Weise eingetretenen Schaden gem. § 29 KVO haften, weil der Schaden nicht ausschließlich auf die natürliche Beschaffenheit des Transportgutes zurückzuführen ist, sondern es des Hinzutritts weiterer äußerer Umstände bedurfte.

Begrifflich gesehen, sind Frost und Hitze Witterungseinflüsse, vor denen der Unternehmer, anders als bei Schnee, Regen und Hagel gem. § 30 Buchstabe a KVO, das Gut während der Beförderung kaum zu schützen vermag. Unter „Frost" ist eindeutig ein witterungsbedingter Zustand zu verstehen, weil ein Temperaturzustand, der seine Ursache nicht in den Witterungsverhältnissen hat, allgemein als „Kälte" bezeichnet wird. So läßt sich auch der Begriff „Hitze" in diesem Zusammenhang auf Grund des Wortlauts des § 34 Abs. I l KVO nur als ein witterungsbedingter Temperatureinfluß verstehen[100]). Mithin sind gem. § 34 Abs. I l KVO nur solche Schäden von der Haftung des Unternehmens auszuschließen, die ihre Ursache in witterungsbedingten Einwirkungen von Kälte und Wärme haben, während Schäden infolge Versagens von Kühleinrichtungen in Spezialfahrzeugen oder durch motorische Hitze nicht von dem Haftungsausschlußgrund des § 34 Abs. I l KVO erfaßt werden[101]). Dies würde auch der ratio legis widersprechen, weil derartige Schäden auf die vom Unternehmer zu verantwortende Betriebseinrichtung seines Fahrzeugs zurückzuführen sind und somit innerhalb des ihm zuzurechnenden Gefahrenkreises liegen.

7. Selbstentzündliche und explosionsgefährliche Güter

Durch die Eigenart des Gutes sind die in § 34 Abs. I n KVO genannten Schäden an selbstentzündlichen und explosionsgefährlichen Gütern bedingt. § 8 Abs. II KVO enthält eine Aufzählung von explosionsgefährlichen Gütern, die nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind, woraus entnommen werden kann, daß alle anderen, nicht in diesem

[99]) Hein § 34 Anm. 4.
[100]) Heim in VW 1958, S. 266.
[101]) a. A. Guelde § 34 Anm. 11.

Katalog enthaltenen explosionsgefährlichen Güter grundsätzlich im gewerblichen Güterfernverkehr ohne Einschränkung befördert werden können. Die Vorschrift des § 34 Abs. I n KVO erstreckt sich demzufolge auf alle explosionsgefährlichen Güter, die vom Unternehmer tatsächlich befördert werden[102]).

Als selbstentzündlich gelten Stoffe, die ihrer Natur nach selbstentzündlich sind. Somit werden vom Haftungsausschlußtatbestand des § 34 Abs. I n KVO nicht diejenigen Güter betroffen, die zwar entzündbar sind, nicht aber ihrer Natur nach zur Selbstentzündung neigen. Für Schäden an entzündbaren Gütern haftet der Unternehmer, soweit nicht ein anderer Haftungsausschließungsgrund des § 34 Abs. I KVO zur Anwendung kommt, etwa ein Verschulden des Verfügungsberechtigten oder die in § 34 Abs. II KVO beschriebene Hitze, obwohl es sich auch hierbei um „gefährliche" Güter handelt, die gem. § 8 Abs. II Nr. 5 c KVO nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind.

Dem Wortlaut des § 34 Abs. I n KVO zufolge sind von der Ersatzpflicht des Unternehmers nur die Schäden an den selbstentzündlichen und explosionsgefährlichen Gütern selbst und auch nur insoweit ausgenommen, als der eingetretene Schaden in adaequatem Kausalzusammenhang mit einer dieser Eigenschaften steht. Demzufolge bleibt die Haftung des Unternehmers für Schäden an beigeladenem Gut infolge einer derartigen Explosion oder Selbstentzündung unberührt, was auch durch die vom Unternehmer zu verantwortende Betriebssicherheit des Gütertransports (§ 17 Abs. I S. 2 KVO) bedingt ist. Hat er selbstentzündliche oder explosionsgefährliche Güter geladen, so genügt er in keiner Weise seiner Verpflichtung zu einem betriebssicheren Transport, wenn er andere Güter zur Beförderung annimmt und sie den besonderen Gefahren durch die gleichzeitige Unterbringung auf demselben Kraftfahrzeug aussetzt. Abgesehen davon, ist seine bereits durch § 29 KVO begründete Haftung für Gefahren durch beigeladenes Gut in § 30 lit. c S. 1 KVO ausdrücklich hervorgehoben. Dabei ist es im Hinblick auf seine Gefahrumstandshaftung unerheblich, ob er von der Explosionsgefährlichkeit oder der Selbstentzündlichkeit der Stoffe Kenntnis hatte oder nicht. Er hat lediglich im Falle eines Verschuldens des Absenders solchen Gutes — mangels entsprechender Bestimmungen in der Kraftverkehrsordnung — einen nach den allgemeinen bürgerlich-rechtlichen Haftungsbestimmungen sich richtenden Ersatzanspruch gegen diesen in Höhe seiner Inanspruchnahme durch Dritte wegen Schäden am beigeladenen Gut. Stammt das beigeladene Gut von demselben Absender, der die explosionsgefährlichen oder selbstentzündlichen Stoffe aufgibt, und hat dieser sich ausdrücklich oder konkludent mit dem Transport dieses Gutes im selben Lastwagen einverstanden erklärt, so kann sich der Unternehmer unter Umständen hinsichtlich des beigeladenen Gutes auf den Haftungsausschlußtatbestand des § 34 Abs. I c KVO berufen, nicht aber auf § 34 Abs. I n KVO.

8. Schäden an lebenden Tieren

Bei den in § 34 Abs. I m KVO genannten lebenden Tieren, die gem. § 1 S. 2 GüKG als transportfähige Güter gelten, handelt es sich ebenfalls gem. § 8 Abs. II h KVO um nur bedingungsweise zugelassenes Beförderungs-

[102]) Guelde §34 Anm. 13; Heim in VW 1958, S. 582.

gut, bei dem die für ihren Transport vom Reichskraftwagen-Betriebsverband und von den Polizeibehörden erlassenen Vorschriften (§ 8 Abs. II KVO) befolgt werden müssen. Abgesehen von den bei der Beförderung lebender Tiere zu beachtenden Vorschriften des Viehseuchengesetzes vom 26. 6. 1909 (RGBl. I, S. 519) und des Tierschutzgesetzes vom 24. 11. 1933 (RGBl. I. S. 987), bestehen für den Transport lebender Tiere keine besonderen Bestimmungen oder Richtlinien, wie sie etwa für den Eisenbahngüterverkehr in §§ 48 bis 52 EVO enthalten sind.

Beim Tiertransport mit der Eisenbahn sieht § 48 Abs. IX EOV die Begleitung der Tiersendungen durch vom Absender zu stellendes Personal vor, so daß die Haftung der Eisenbahn für während der Tierbeförderung eintretende Schäden gegenüber der Haftung des Unternehmers des gewerblichen Güterfernverkehrs eine erhebliche Einschränkung erfährt. Die Eisenbahn hat auch für den Fall, daß von Begleitpersonen abgesehen wird, gem. § 83 Abs. I f, g EVO nicht für Tierschäden einzustehen. Der Unternehmer des gewerblichen Güterfernverkehrs haftet dagegen für Viehschäden gem. § 29 KVO grundsätzlich uneingeschränkt. Seine Ersatzpflicht entfällt gem. § 34 Abs. I m KVO lediglich bei auf natürliche Weise — etwa infolge Erkrankung — eingetretenem Tod und bei Seuchen. Eine entsprechende Anwendung der EVO-Bestimmungen für den Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen ist ausgeschlossen, weil die Eisenbahnverkehrsordnung kein allgemeines Recht in Ansehung der KVO-Vorschriften bildet, die wiederum als Tarifbestimmungen eng auszulegen sind. Es handelt sich bei den EVO-Vorschriften auch nicht um polizeiliche Bestimmungen im Sinne des § 8 Abs. II KVO. Der Unternehmer im gewerblichen Güterfernverkehr haftet im Gegensatz zur Eisenbahn de lege lata für die Beförderungsgefahren beim Tiertransport, wie Umfallen, Erstikken[103]), Verletztwerden durch andere Tiere, obwohl derartige Schäden zum Teil außerhalb seiner Einwirkungsmöglichkeit liegen[104]).

Eine Angleichung der KVO-Bestimmungen an die für den Bahntransport von lebenden Tieren geltende Haftungsregelung wird an der praktischen Durchführbarkeit scheitern, weil eine Begleitung der Tiere im Lastkraftwagen nicht verlangt werden kann. Der allein zweckmäßige Aufenthalt des Begleitpersonals im Fahrzeuginneren wäre unzumutbar und für den Unternehmer selbst platzraubend und daher zu kostspielig. Aus diesem Grunde ist der Ausschluß der mit der Beförderung von lebenden Tieren verbundenen besonderen Gefahren von der Haftung des Unternehmers allein sinnvoll, wie es de lege ferenda im 10. Entwurf zur Neufassung der Kraftverkehrsordnung auch angestrebt wird.

9. Körperschäden von Personen

Der Haftungsausschlußtatbestand des § 34 Abs. I f KVO, dem zufolge der Unternehmer nicht für Körperschäden von Personen einzustehen hat, gehört nicht in die Kraftverkehrsordnung, die das Vertragsverhältnis zwischen Frachtführer und Absender beziehungsweise Empfänger von Beförderungsgut regelt. Personen zählen nicht zu den im Güterfernverkehr zu befördernden Gütern, so daß es für Körperschäden bei Personen, die begrifflich bereits von den in § 29 KVO genannten „beförderten Gütern" aus-

[103]) OLG Braunschweig in EE 1921, S. 255.
[104]) Guelde § 34 Anm. 12; Heim in VW 1957, S. 206.

scheiden, keines gesetzlichen Haftungsausschlusses bedurfte. Die Haftung des Unternehmers für Körperverletzungen bestimmt sich vielmehr, soweit mit dem Lastwagen aus Anlaß eines Gütertransports zugleich ausnahmsweise Personen befördert werden, nach außervertraglichen Vorschriften, wie §§ 7, 8a Abs. I S. 1 StVG oder gem. §§ 823 ff BGB.

10. Güter mit einem Einzelwert von mehr als 2500,— DM

Bei den in § 34 Abs. I d und e KVO genannten Ausschlußtatbeständen handelt es sich im Gegensatz zu den übrigen in § 34 Abs. I KVO genannten nicht um die Beschreibung von Schadensursachen. Die Beförderung wertvoller Güter erfolgt, dem Zweck der beiden genannten Vorschriften entsprechend, ausschließlich auf eigene Gefahr des Auftraggebers. Der Unternehmer ist für Schäden an den genannten Gütern, unabhängig davon, welche Ursachen sie haben, nicht verantwortlich. Seine Haftung für von ihm verschuldete Schäden an diesen Gütern kann lediglich durch außervertragliche Bestimmungen begründet sein, in erster Linie wegen unerlaubter Handlung.

Die Kraftverkehrsordnung enthält eine abschließende gesetzliche Regelung für das Vertragsverhältnis im gewerblichen Güterfernverkehr. Soweit sich einschlägige Vorschriften in der Kraftverkehrsordnung finden, kann nicht auf die bürgerlich-rechtlichen Bestimmungen über den Werkvertrag und die Geschäftsbesorgung oder auf handelsrechtliches Landfrachtrecht verwiesen werden. Obgleich bei einem Verschulden des Unternehmers oder seiner Leute am eingetretenen Schaden der Verfügungsberechtigte Ersatzansprüche aus den Vorschriften über unerlaubte Handlungen herzuleiten vermag, ist der gänzliche Ausschluß der vertraglichen Haftung des Unternehmers in Ansehung seiner Obhutspflicht nicht billigenswert. Dabei muß berücksichtigt werden, daß sich der Unternehmer, der in den meisten Fällen die Transporte nicht in eigener Person durchführt, häufig gem. § 831 Abs. I S. 2 BGB exculpieren kann. Der gerade bei diesen Gütern regelmäßig höheren tariflichen Vergütung steht vertraglich lediglich die Verbindlichkeit des Unternehmers gegenüber, diese Güter zu transportieren, während er hinsichtlich der Transportrisiken im übrigen von jeder Verantwortung entbunden wird. Eine, wenn auch der Höhe nach begrenzte, vertragliche Ersatzpflicht im Schadensfall würde den Interessen des Verfügungsberechtigten gerechterweise Rechnung tragen und den Unternehmer zu einer besonderen Sorgfalt bezüglich der in seiner Obhut befindlichen wertvollen Güter veranlassen. Hierfür ist allerdings die genaue Deklarierung dieser Güter im Frachtbrief durch den Absender unerläßliche Voraussetzung. Der 10. Entwurf zur Neufassung der Kraftverkehrsordnung läßt bereits eine Abänderung der geltenden Haftungsausschlußvorschriften in diesem Sinne erkennen.

D. Grundlegende Haftungsbestimmung für Nichtgüterschäden (§ 31 KVO)

I. Selbständige Haftungsnorm des § 31 KVO

1. Unmittelbare und mittelbare Schäden beim Frachtverkehr

Die Vorschrift des § 29 KVO bietet dem Geschädigten lediglich die Möglichkeit zur Inanspruchnahme des Unternehmers auf Ersatz der am Beförde-

rungsgut eingetretenen Sachschäden unter Berücksichtigung der in § 35 KVO enthaltenen Zusatzbestimmung, daß zugleich auch alle Kosten, Spesen und der entstandene Verdienstentgang dem ersatzpflichtigen Wert zuzurechnen sind. Im übrigen haftet der Unternehmer nicht für einen etwa infolge eines derartigen Sachschadens dem Verfügungsberechtigten entstandenen weitergehenden mittelbaren Schaden. Die von Danckelmann[105]) vertretene Meinung, eine Unterscheidung zwischen mittelbaren und unmittelbaren Schäden sei zwar nach früherem, nicht aber nach heutigem Recht beachtlich, wird, was das Frachtrecht anbelangt, durch §§ 429, 430 HGB und §§ 82, 85, 91 EVO widerlegt. Der Landfrachtführer hat wie der Eisenbahntransport-Unternehmer bei leichter Fahrlässigkeit lediglich den reinen Sachschaden zu ersetzen. Im Falle grobfahrlässiger oder vorsätzlicher Schadensherbeiführung muß er aber „vollen Ersatz" leisten, also auch für einen infolge des Sachschadens entstandenen mittelbaren Schaden (§ 430 Abs. II HGB) beziehungsweise wegen „eines weiteren Schadens" das Doppelte der in § 85 EVO vorgesehenen Höchstbeträge (§ 91 EVO).

2. Kein Haftungsausschluß für Sachschäden

Ebenso wie im Landfracht- und Eisenbahnfrachtrecht, aber abweichend im Hinblick auf die unmaßgebliche Verschuldensfrage im Rahmen der Gefahrumstandshaftung beim gewerblichen Güterfernverkehr, wird in der Kraftverkehrsordnung zwischen dem Sachschaden im Sinne des § 29 KVO („Schäden an den beförderten Gütern") und mittelbaren Schäden, die unabhängig von einem Güterschaden eingetreten sind, unterschieden. Die Haftung des Unternehmers für mittelbare Schäden in festumrissenen Fällen wird in § 31 KVO unter der Überschrift „Ersatz für andere als Güterschäden" beschrieben und dadurch zugleich eine Abgrenzung zwischen Sachschäden einerseits und mittelbaren Schäden andererseits vorgenommen. Somit wird durch § 31 KVO eine selbständige und unabhängige Sonderhaftung für Nichtgüterschäden begründet, die die übrigen Haftungsbestimmungen, insbesondere § 29 KVO, unberührt läßt[106]).

Die in § 31 KVO als gesetzliche Haftungsgrundlage eigener Art für Nichtgüterschäden genannten haftungsauslösenden Tatsachen sind, soweit durch sie überhaupt ein Sachschaden herbeigeführt werden kann, von der Gefahrumstandshaftung für Güterschäden im Sinne des § 29 KVO zugleich erfaßt. Es handelt sich bei ihnen, was durch sie entstandene Güterschäden betrifft, nicht um Haftungsausschlußgründe. Diese sind in § 34 Abs. I KVO abschließend und ausschließlich genannt. Jede andere Auffassung[107]), wonach beim Vorliegen der in § 31 KVO beschriebenen Schadensursachen ausschließlich § 31 KVO unter Verdrängung der übrigen Haftungsbestimmungen zur Anwendung gelangen soll, trägt beispielsweise nicht den in § 31 Abs. I b und c KVO enthaltenen Haftungsfällen Rechnung. Bei der Falschauslieferung

---

[105]) Palandt-Danckelmann Vorbem. vor § 249 Anm. 5d, aa, der eine nicht diesen Satz in seiner Allgemeinheit treffende RG-Entscheidung (RGZ 157, 13) zitiert.

[106]) Guelde Vorbem. § 31; Heim in VW 1957, S. 152; Hein § 31 Anm. 1; Mensching S. 144/145; Roesch in NJW 1952, S. 963, und NJW 1952, S. 1402; Voigt in DAR 1951, S. 10, und RdK 1954, S. 52; a. A. OLG Stuttgart vom 28. 11. 1951 in VersR 1952, S. 147; LG Stade vom 4. 6. 1955 in VRS 9, 271; Schmid-Loßberg in VersR 1952, S. 147, Anm. zu OLG Stuttgart: Die genannten Entscheidungen beziehen wie Schmidt-Loßberg das Wort „direkt" in § 29 KVO auf den Ursachenzusammhang, obwohl eine Unterscheidung zwischen direktem und indirektem Kausalzusammenhang dem deutschen Recht fremd ist, RGZ 155, 38 (41).

[107]) OLG Celle vom 8. 12. 1952 in VersR 1953, S. 114 (115).

würde eine derartige Betrachtungsweise zu unhaltbaren Ergebnissen führen. Infolge der Falschauslieferung tritt zunächst nur ein Vermögensschaden ein. Wird das Beförderungsgut aber innerhalb von 30 Tagen nicht wieder herbeigeschafft, so kann gem. § 37 Abs. IV KVO der Verfügungsberechtigte das Gut als verloren betrachten. Kausal für diesen Verlust im Sinne des § 29 KVO ist dann stets die Falschauslieferung gewesen. Bei der ausschließlichen Anwendung des § 31 KVO wäre dann nicht der eingetretene Sachschaden, sondern lediglich der dem Verfügungsberechtigten entstandene Nichtgüterschaden zu ersetzen. Ebenso würde diese Auffassung von der ausschließlichen Anwendbarkeit des in § 31 KVO für die darin genannten Fälle bei § 31 Abs. I c KVO zu abwegigen Ergebnissen führen: Stellt sich eine Sachbeschädigung als Folge schuldhafter, nicht ordnungsgemäßer Ausführung des Beförderungsauftrages dar, was häufig der Fall sein wird, so käme nur § 31 Abs. I c KVO zur Anwendung. Es wäre nur der Nichtgüterschaden zu ersetzen, während bei einer Beschädigung ohne Verschulden des Unternehmers der volle Sachwert gem. § 29 KVO ersetzt werden würde.

Diese unhaltbaren und unbilligen Ergebnisse lassen sich nur durch eine eindeutige Unterscheidung von Güter- und Nichtgüterschäden und durch eine Abgrenzung der einschlägigen, nebeneinander selbständig anwendbaren Vorschriften der §§ 29 und 31 KVO voneinander vermeiden. Hierbei erstreckt sich § 29 KVO ausschließlich auf Schäden, die sich als Verlust oder Beschädigung des Transportgutes darstellen beziehungsweise gem. § 35 KVO im Zusammenhang mit derartigen Schäden stehen. Demgegenüber betrifft § 31 KVO „andere als Güterschäden", also Schäden, die, ohne die Substanz der Sache selbst anzugreifen, durch die in § 31 Abs. I a — d KVO genannten Ereignisse entstanden sind[108]), die wiederum keine Haftungsausschlußgründe für gem. § 29 KVO zu ersetzende Sachschäden bilden. Gewinnentgang, Frachtkosten und Frachtspesen im Zusammenhang mit Güterschäden werden nicht von der Haftungsnorm des § 31 KVO erfaßt, obwohl es sich bei ihnen auch um Nichtgüterschäden handelt. Andernfalls würde die Bestimmung des § 35 KVO und die in ihr ausgesprochene Beschränkung der Ersatzpflicht des Unternehmers für derartige „weitere" Schäden ausgehöhlt[109]).

3. Haftungsprinzip, Haftungsausschlüsse

Ebensowenig wie gem. § 29 KVO ist die Haftung des Unternehmers nach § 31 KVO mit Ausnahme des in Absatz I c beschriebenen Tatbestandes an den Nachweis seines Verschuldens gebunden.

Von der Haftung des Unternehmers für Nichtgüterschäden gem. § 31 KVO sind ebenfalls ausgeschlossen die in § 34 Abs. I KVO genannten Schadensvorgänge, weil diese Vorschrift („von der Ersatzpflicht sind ausgeschlossen ...") sich ~~nicht~~ auf die Haftung des Unternehmers schlechthin erstreckt[110]).

II. Schadensursachen

1. Überschreitung der Lieferfrist

Gem. § 31 Abs. I a KVO haftet der Frachtführer für Nichtgüterschäden infolge Überschreitung der sich aus § 26 KVO ergebenden Lieferfri-

[108]) BGH vom 21. 4. 1960 in VersR 1960, S. 530 (534).
[109]) BGH vom 21. 4. 1960 in BB 1960, S. 610 (611).
[110]) Roesch in NJW 1952, S. 1402.

sten. Dieser hinsichtlich von Nichtgüterschäden haftungsbegründende Tatbestand scheidet als Schadensursache für einen Sachschaden im Sinne des § 29 KVO aus; denn gem. § 29 KVO hat der Unternehmer für Güterschäden einzustehen, die in der Zeit von der Annahme des Gutes zur Beförderung bis zur tatsächlich vollzogenen Auslieferung eingetreten sind. Die tatsächliche Auslieferung ist mithin maßgebend für den Ablauf des Haftungszeitraums des § 29 KVO, wobei es unerheblich ist, ob innerhalb der vereinbarten oder gesetzlichen Lieferfrist oder später das Gut zur Auslieferung gelangt. Der Zeitablauf selber bildet daher keine haftungsauslösende Tatsache. Demzufolge kann der Unternehmer bei Lieferfristüberschreitung für entstandene Sachschäden nur in Anspruch genommen werden, wenn er für diese Schäden auch ohne Überschreitung der Lieferfrist haftbar wäre[111]). Wird beispielsweise nach Überschreiten der Lieferfrist während der noch andauernden Beförderung das geladene Gut ganz oder teilweise gestohlen, so haftet der Unternehmer für diesen Verlust gem. §§ 29, 30 lit. b KVO, weil das Gut gestohlen worden ist, nicht aber wegen Lieferfristüberschreitung. Inwieweit gleichzeitig der Verfügungsberechtigte Ersatz für einen Vermögensschaden durch die Lieferfristüberschreitung als selbständige Schadensursache im Sinne des § 31 Abs. I a KVO verlangen kann, bestimmt sich nach § 36 KVO, dem zufolge nicht mehr als für gänzlichen Verlust des Gutes ersetzt wird. Im Hinblick auf die Begrenzung der Ersatzpflicht des Unternehmers gem. § 36 KVO ist eine derartige Kumulierung von Ansprüchen bei einem Totalverlust des Gutes, und zwar auch beim Zusammentreffen verschiedener Schadensursachen, ausgeschlossen. Etwas anderes gilt bei gleichzeitiger Geltendmachung von Güterschadensersatzansprüchen wegen Beschädigung des Transportgutes und Ansprüchen aus § 31 KVO, weil insofern der in § 36 KVO beschriebene höchstzulässige Umfang des Ersatzes noch nicht durch den zu ersetzenden Sachwert ausgefüllt wird wie bei einem Totalverlust.

Da die Haftungsausschlußtatbestände des § 34 Abs. I KVO auch im Rahmen der Haftung des Unternehmers gem. § 31 KVO für Nichtgüterschäden gelten, kann der Verfügungsberechtigte keine Ansprüche in den zahlreichen Fällen geltend machen, in denen als Folge der Lieferfristüberschreitung ein innerer Verderb des Transportgutes eingetreten und ihm dadurch ein über den Güterschaden hinausgehender Vermögensschaden erwachsen ist. Die Haftung des Unternehmers gem. § 31 KVO besteht unabhängig davon, ob gleichzeitig ein Sachschaden eingetreten ist oder nicht. Der Verfügungsberechtigte muß nachweisen, inwieweit ihm gerade infolge der Lieferfristüberschreitung, also infolge eines unvorhergesehenen langen Zeitablaufes, ein Nichtgüterschaden entstanden ist, wobei er sich auf den Verlust des Beförderungsgutes durch inneren Verderb und einen ausschließlich dadurch bedingten Vermögensschaden gem. § 34 Abs. I k KVO nicht zu berufen vermag[112]).

2. Falschauslieferung

Durch die in § 31 Abs. I b KVO genannte Falschauslieferung kann zunächst nur ein Nichtgüterschaden dem Verfügungsberechtigten erwachsen; denn, solange noch innerhalb von 30 Tagen nach Ablauf der Lieferfrist (§ 37 Abs. IV KVO) die Ablieferung oder Bereitstellung des Gutes zur Abholung

---

[111]) Heim in VW 1957, S. 151; für das Eisenbahngüterrecht: RGZ 89, 338; 100, 50; Finger § 88 Anm. 7.

[112]) Heim in VW 1957, S. 151; Roesch in NJW 1952, S. 1403 mit zit. nicht veröffentl. Rechtsprechung.

noch möglich ist, kann der Verfügungsberechtigte keinen Sachschaden infolge Verlustes geltendmachen, weil das falsch ausgelieferte Gut nicht im Sinne des § 29 KVO als abgeliefert gelten kann. Vermag der Unternehmer das falsch ausgelieferte Transportgut nicht binnen der in § 37 Abs. IV KVO genannten Frist zu beschaffen, so ist es als verloren zu betrachten, und er haftet für den eingetretenen Verlust[113]) gem. § 29 KVO. Gleichzeitig könnte er, soweit es nach § 36 KVO noch möglich und zulässig wäre, einen ihm entstandenen Nichtgüterschaden als Folge der Falschauslieferung — nicht des dadurch bedingten Verlustes — geltendmachen.

3. Schuldhafte Schlechterfüllung des Beförderungsvertrages

a) Der in den vorstehenden Ausführungen enthaltene Grundsatz, daß § 31 KVO keine Haftung des Unternehmers für Folgeschäden der nach § 29 KVO zu ersetzenden Güterschäden enthält, sondern die zu ersetzenden Nichtgüterschäden unmittelbar durch die in § 31 KVO genannten Tatsachen verursacht sein müssen, hat eine besondere Bedeutung für den in § 31 Abs. I c KVO genannten Tatbestand. Danach haftet der Frachtführer für Nichtgüterschäden, die durch schuldhafte, nicht ordnungsmäßige Ausführung des Beförderungsvertrages entstanden sind.

Regelmäßig wird ein Sachschaden im Sinne des § 29 KVO die Folge einer Nachlässigkeit des Unternehmers oder seiner Leute sein. Es ist dabei naheliegend, in Fällen, in denen der Unternehmer einen Sachschaden verschuldet, neben dem Sachwertersatzanspruch aus § 29 KVO für den weiteren Vermögensschaden eine Haftung des Unternehmers aus § 31 Abs. I c KVO abzuleiten. Dies widerspricht jedoch dem grundsätzlichen Ausschluß der Ersatzpflicht des Unternehmers für mittelbare Folgeschäden bei eingetretenen Sachschäden. Außerdem wäre eine derartige Schlußfolgerung unvereinbar mit § 29 KVO, wonach die Haftung des Unternehmers auf den Ersatz von Sachschäden beschränkt wird[114]). Aus § 29 KVO ergibt sich nicht, daß diese Haftungsbeschränkung nur für den Fall unverschuldeter Schadensverursachung gilt. Im Gegenteil, bei der in § 29 KVO beschriebenen Gefahrenumstandshaftung findet eine Unterscheidung zwischen schuldhafter und unverschuldeter Schadensverursachung nicht statt. Eine derartige unterschiedliche Beurteilung bei Sachschäden läßt sich auch nicht durch § 31 Abs. I c KVO rechtfertigen, weil es sich hierbei um eine selbständige und eigenartige Haftungsnorm handelt, die auf die übrigen Haftungsbestimmungen ohne Einfluß ist. Zudem ist in § 35 Abs. I KVO genau umrissen, welche Folgeschäden von Sachschäden zu ersetzen sind. Dabei handelt es sich in erster Linie um den entgangenen Gewinn, der zu erstatten ist, ohne daß es auf eine schuldhafte oder unverschuldete Schadensverursachung durch den Unternehmer ankommt.

b) Auf Grund des Beförderungsvertrages ist der Unternehmer gehalten, den Gütertransport unter Einhaltung der zwischen ihm und dem Absender getroffenen Vereinbarungen durchzuführen. Die schuldhafte Zuwiderhandlung gegen die von ihm übernommenen Verpflichtungen hat im wesentlichen § 31 Abs. I c KVO zum Gegenstand. Dabei ist es unerheblich, ob es sich hierbei um beim Abschluß des Beförderungsvertrages getroffene Abreden oder um nachträgliche, vom Frachtführer gem. § 27 KVO ebenfalls zu beachtende Verfügungen des Absenders handelt.

---

[113]) RGZ 103, 146.
[114]) Guelde § 31 Vorbem. zu Erl.

Die Verbindlichkeit solcher nachträglich erteilter Weisungen, zu denen ausschließlich der Absender, nicht aber ein mit diesem nicht personengleicher Eigentümer im Hinblick auf § 3 KVO befugt ist, setzt voraus, daß es sich um gültige und gem. § 27 Abs. I Unterabsatz 3 KVO zulässige Absenderverfügungen handelt, durch die der Beförderungsvertrag insoweit abgeändert wird. Bei den in § 27 Abs. II KVO beschriebenen nachträglichen Weisungen hat der Unternehmer ein Wahlrecht, inwieweit er die ihm zugegangene Absenderverfügung befolgen, ihre Ausführung hinausschieben will oder in anderer Weise zu verfahren gedenkt. Hierbei hat er grundsätzlich die Interessen des Absenders zu berücksichtigen. Jede willkürliche, sachlich unbegründete Abweichung von derartigen nur bedingt verpflichtenden Weisungen hat deshalb seine Ersatzpflicht für darauf zurückzuführende Nichtgüterschäden gem. § 31 Abs. I c KVO zur Folge. Es handelt sich insofern um eine schuldhafte Schlechterfüllung des Beförderungsvertrages[115]). Dies gilt auch dann, wenn bei Unmöglichkeit der Ausführung einer ihm zugegangenen zulässigen Absenderverfügung es der Unternehmer unterläßt, den Absender hiervon umgehend zu unterrichten, weil dieser durch die Benachrichtigung (§ 27 Abs. II Unterabsatz 2 KVO) regelmäßig in die Lage versetzt werden soll, gegebenenfalls anstelle der nicht durchführbaren eine andere, den Umständen Rechnung tragende Weisung zu erteilen[116]).

c) — aa) Dem Verschulden des Unternehmers in § 31 Abs. I c KVO ist dasjenige anderer Personen gleichzusetzen, soweit sie auf seiner Seite bei der Beförderung mitwirken. Gem. § 6 KVO haftet der Unternehmer „für die Personen, deren er sich zur Erfüllung und bei Ausführung" seiner Aufgaben bedient, was seine Haftung auch für betriebsfremde Personen, die bei der Durchführung des Gütertransportes von ihm eingesetzt werden, einschließt. Die Vorschrift des § 6 KVO ist zwar für den Tatbestand des § 31 Abs. I c KVO sinnvoll, im übrigen aber in Ansehung der Erfolgshaftung des Unternehmers in anderen KVO-Haftungsbestimmungen praktisch bedeutungslos, weil es bei ihnen nicht darauf ankommt, von wem der Schaden verursacht worden ist.

bb) Die Vorschrift des § 6 KVO ist der eisenbahnfrachtrechtlichen Bestimmung des § 4 EVO nachgebildet worden, die wiederum der weitergehenden des § 431 HGB entspricht[117]). Grundlegend für diese drei Vorschriften ist § 278 BGB gewesen, wonach der Schuldner das Verschulden von Personen, deren er sich zur Erfüllung seiner Verbindlichkeiten bedient, in gleichem Umfang zu vertreten hat wie eigenes Verschulden. § 278 BGB setzt somit eine bestehende Verbindlichkeit voraus, um deren Erfüllung durch einen Dritten im Auftrage des Schuldners es sich handelt. Außerdem muß den Dritten bei und nicht nur anläßlich der Erfüllung dieser Verbindlichkeit ein Verschulden treffen.

cc) Im Landfrachtrecht hat der Frachtführer gem. § 431 HGB ein Verschulden seiner Leute und ein Verschulden anderer Personen, deren er sich bei Ausführung der Beförderung bedient, in gleichem Umfang zu vertreten wie eigenes Verschulden. Dabei bezieht sich der Relativsatz nur auf betriebsfremde Personen, so daß der Frachtführer in Erweiterung der Haftung

---

[115]) a. A. Guelde § 27 Anm. 13.
[116]) Heim in VW 1958, S. 90.
[117]) Guelde § 6 Vorbem.; Heim in VW 1958, S. 142.

für Fremdverschulden im Sinne des § 278 BGB für ein Verschulden seiner Leute schlechthin einzustehen hat und nicht nur dann, wenn sie mit der Ausführung der konkreten Beförderung befaßt worden sind[118]).

dd) Gem. § 4 EVO, der wörtlich mit § 456 HGB übereinstimmt, haftet die Eisenbahn für ihre Bediensteten und für andere Personen, „deren sie sich bei der Ausführung der von ihr übernommenen Beförderung bedient", und zwar ohne Rücksicht auf deren Verschulden, was wiederum dem Haftungsprinzip beim Eisenbahngüterverkehr (§ 82 EVO) entspricht.

ee) Im Gegensatz zu § 431 HGB und § 4 EVO wird in § 6 KVO nicht zwischen eigenen Leuten beziehungsweise Bediensteten und betriebsfremden Personen unterschieden. Der Unternehmer hat nur dann für seine Leute gem. § 6 KVO einzustehen, wenn sie bei der konkreten Beförderung mitwirken. Gem. § 6 KVO haftet er demnach nicht, wenn einer seiner Angestellten, der mit dem Gütertransport selbst nichts zu tun hat, nach Abschluß des Beförderungsvertrages beispielsweise fahrlässig eine brennende Zigarette wegwirft und dadurch ein auf dem Geschäftsgrundstück des Unternehmers abgestelltes Transportgut auf einem Lastwagen schwer beschädigt oder gar zerstört. Insoweit handelt es sich bei der in § 6 KVO beschriebenen Fremdhaftung des Unternehmers um einen Widerspruch zu der in § 29 KVO enthaltenen Gewahrsamshaftung, auf Grund deren der Unternehmer auch für diesen eingetretenen Sachschaden ersatzpflichtig ist. Würde der Unternehmer wie die Eisenbahn für seine Leute schlechthin haften, ohne daß es auf deren Mitwirken bei der konkreten Beförderung ankommt, so würde sich die Haftung des § 6 KVO derjenigen des § 29 KVO in gewissen Grenzen angleichen, soweit im Hinblick auf die Gefahrumstandshaftung des § 29 KVO und der übrigen Haftungsbestimmungen nicht auf eine zusätzliche Fremdhaftungsvorschrift ohnehin verzichtet werden kann.

De lege lata beschränkt sich die Anwendung des § 6 KVO auf bestimmte in der Kraftverkehrsordnung genannte Fälle, in denen entweder wie in § 31 Abs. I c KVO oder § 39 Abs. II a KVO ein Verschulden vorausgesetzt oder aber die Haftung des Unternehmers ausdrücklich gegenüber der eigenen Verantwortung des Verfügungsberechtigten abgegrenzt wird (§ 33 lit. b KVO).

d) — aa) Zu den Personen, die außerdem an der Beförderung des Gutes beteiligt sein können, gehört der Unterfrachtführer, von dem wiederum der Zwischenfrachtführer, mit dem der Unternehmer im Auftrage und im Namen des Absenders einen selbständigen Beförderungsvertrag über eine weitere Strecke abschließt, und der Teilfrachtführer, der an zweiter Stelle vom Absender auf Grund neuen Frachtbriefes beauftragt ist, zu unterscheiden sind[119]). Beim Unterfrachtführerverhältnis übernimmt der Unternehmer das Beförderungsgut auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes für die gesamte Beförderungsstrecke und beauftragt von sich aus unterwegs unter Übergabe dieses Frachtbriefes einen zweiten Unternehmer mit der Weiterbeförderung. Bedient sich der Unternehmer lediglich eines Unterfrachtführers zur unselbständigen Weiterbeförderung des Gutes, ohne daß dieser also

[118]) Baumbach-Duden Anm. zu § 431.
[119]) Baumbach-Duden § 432 Anm. 1.

in den ursprünglichen Frachtvertrag mit dem Absender eintritt, haftet er für ihn gem. § 6 KVO als Erfüllungsgehilfen. Dasselbe gilt, wenn sich der Unternehmer zur Weiterbeförderung des Gutes an einen Zwischenspediteur wendet. Für ihn und dessen Auftragnehmer, deren er sich dann ebenfalls zur Erfüllung seiner Verbindlichkeiten gegenüber dem Absender bedient[120]), haftet er gem. § 6 KVO.

bb) Übernimmt hingegen der zweite Unternehmer die selbständige Verpflichtung, die Beförderung nach Maßgabe des ihm übergebenen Frachtbriefes durchzuführen, so tritt er als Unterfrachtführer durch die Entgegennahme des Gutes mit dem ursprünglichen Frachtbrief in den Beförderungsvertrag zwischen dem ihn beauftragenden Unternehmer und dem Absender ein[121]). Er wird in gleicher Weise wie der Hauptfrachtführer Vertragspartner des Beförderungsvertrages und haftet im Schadensfalle dem Verfügungsberechtigten gegenüber zusammen mit dem Hauptfrachtführer als Gesamtschuldner nach Maßgabe der KVO-Vorschriften (§ 432 HGB)[122]).

Hinsichtlich des Ausgleichsanspruches des für den entstandenen Schaden vom Geschädigten in Anspruch genommenen Gesamtschuldners sieht § 432 Abs. III HGB eine nach dem Verhältnis ihrer Anteile an der Fracht vorzunehmende Aufteilung des Schadens unter den beteiligten Frachtführern vor. Dies gilt allerdings nur, soweit nicht, dem Haftungsprinzip des handelsrechtlichen Landfrachtrechts folgend, ein Verschulden bei einem der beteiligten Unternehmer festgestellt werden kann, oder wenn sich nicht mit Sicherheit nachweisen läßt, auf welcher Beförderungsstrecke der Schaden am Gut eingetreten ist.

Gem. § 96 EVO wird nach Maßgabe der einschlägigen Bestimmungen bei mehreren an einer Beförderung beteiligten Eisenbahnen gesamtschuldnerisch dem Verfügungsberechtigten gegenüber gehaftet. Dabei steht gem. § 96 Abs. IV EVO der vom Geschädigten in Anspruch genommenen Bahn ein Rückgriffsrecht gegen diejenigen zu, die den Schaden nachweislich verschuldet haben. In den Art. 48 § 1 der für den internationalen Eisenbahngüterverkehr geltenden CIM ist die Regelung des § 96 Abs. IV EVO nicht übernommen worden[123]). Vielmehr richtet sich hiernach das Rückgriffsrecht der beteiligten Bahnen nach den auch gegenüber dem Geschädigten geltenden Haftungsgrundsätzen.

Die Kraftverkehrsordnung enthält hierüber keine Vorschriften. Es fehlen Bestimmungen, die in der Eisenbahnverkehrsordnung zu einer Abweichung der Haftung bei den Ausgleichsansprüchen der beteiligten Bahnen von dem Haftungsprinzip, das den Ersatzansprüchen des Verfügungsberechtigten zugrunde liegt, geführt haben. Deshalb ist von der grundsätzlichen Unteilbarkeit der Haftung beim Unterfrachtführerverhältnis auszugehen, so daß kein Unterschied besteht, ob der Verfügungsberechtigte mit Ersatzan-

---

[120]) RGZ 102, 215 und 235; OLG München vom 20. 10. 1955 in VersR 1955, S. 690; Palandt-Danckelmann § 278 Anm. 7 c.
[121]) Baumbach,Duden § 432 Anm. 2.
[122]) Heim in ZfV 1957, S. 68.
[123]) Heim in ZfV 1957, S. 68.

sprüchen oder der Hauptfrachtführer mit Rückgriffsansprüchen an den Unterfrachtführer herantritt. Dasselbe gilt hinsichtlich der Ausgleichsansprüche des Unterfrachtführers. Die Haftung gegenüber dem Geschädigten und die Rückgriffsansprüche gegen den beteiligten zweiten Frachtführer beruhen auf denselben Bedingungen, für die die Kraftverkehrsordnung, der das Verschuldensprinzip nicht zugrundeliegt und auch nicht für die Beurteilung einzelner Fälle zugrunde zu legen ist, maßgebendes Recht enthält. Die KVO-Haftungsbestimmungen sind unabdingbar, so daß eine Abweichung von ihnen sich auch aus diesem Grunde verbietet[124]).

4. Fehler bei der Einziehung von Nachnahmen

a) Gem. § 31 Abs. I d KVO haftet der Unternehmer für Fehler bei der Einziehung von Nachnahmen. Dieser Haftungstatbestand kann sich lediglich auf Nichtgüterschäden erstrecken; denn mit der Güterbeförderung selbst und der damit verbundenen Obhutspflicht des Unternehmers hat die Einziehung von Nachnahmen nichts zu tun und scheidet deshalb bereits als mögliche haftungsauslösende Tatsache für Sachschäden aus. Die haftungsbegründende Norm des § 31 Abs. I d KVO gilt für Warennachnahmen, als Erhebung des Gegenwertes des Transportgutes beim Empfänger, und für Frachtnachnahmen, bei denen die Frachtzahlung nach Maßgabe des Beförderungsvertrages durch den Empfänger erfolgen soll[125]).

b) Die Verpflichtung des Unternehmers zur Erhebung der Nachnahme ergibt sich nicht unmittelbar aus dem Beförderungsvertrag selbst, sondern besteht auf Grund eines selbständigen Geschäftsbesorgungsauftrages[126]). Der dem Unternehmer verbindlich erteilte Nachnahmeauftrag hat zur Folge, daß er das Gut nur Zug um Zug gegen Bezahlung des Nachnahmebetrages aushändigen darf. Der eingezogene Nachnahmebetrag steht dem frachtbriefmäßigen Absender zu, der somit in dessen Höhe einen Zahlungsanspruch (§§ 675, 667 BGB) gegen den Unternehmer erlangt, während der Empfänger gem. §§ 362 Abs. II, 185 BGB von seiner Zahlungsverpflichtung frei wird.

Diese Zahlungspflicht des Empfängers besteht vor Einlösung der Nachnahme nicht nur gegenüber dem Absender, sondern gem. § 25 Abs. II Unterabs. 2 KVO nach der Übernahme des Gutes durch ihn auch gegenüber dem Unternehmer, der an die Stelle des in dieser Vorschrift als forderungsberechtigt genannten Reichskraftwagen-Betriebsverbandes getreten ist. Der Unternehmer muß nämlich auch nach Auslieferung des Gutes an den Empfänger bei unterlassener rechtzeitiger Nachnahmeerhebung den Betrag von diesem verlangen können. Dem Absender gegenüber ist der Unternehmer infolge der nicht erfolgten Nachnahmeerhebung bei Auslieferung des Transportgutes an den Empfänger gem. § 31 Abs. I d KVO zum Schadensersatz in Höhe des nachnahmebetrages verpflichtet.

Erlangt auf diesem Wege der Absender vom Frachtführer den Nachnahmebetrag, so ist der Empfänger ausschließlich dem Unternehmer zur Zahlung

[124]) Guelde § 33 Anm. 3.
[125]) Guelde § 31 Anm. 5.
[126]) Guelde § 24 Anm. 2; Heim in ZfV 1958, S. 745.

verpflichtet. Wenn der Absender den Betrag dagegen unmittelbar vom Empfänger erhält, entfällt sein Ersatzanspruch gegenüber dem Unternehmer, der dann gegenüber dem Empfänger auch nicht mehr forderungsberechtigt ist.

Soll nach Maßgabe des Nachnahmeauftrages die Erhebung der Nachnahme in bar erfolgen, was grundsätzlich mangels anderslautender Anweisung zu unterstellen ist, so erfolgt die Entgegennahme eines Schecks durch den Unternehmer auf seine eigene Gefahr. Der Absender braucht dieses bargeldlose Zahlungsmittel nicht anzunehmen, sondern kann wegen Fehler bei der Einziehung der Nachnahme gem. § 31 Abs. I d KVO Geldersatz vom Unternehmer fordern. Für die Geltendmachung seines Ersatzanspruches gegen den Unternehmer ist nicht vorauszusetzen, daß der Absender zunächst versuchen muß, vom Empfänger das Geld beizutreiben[127]). Die Einrede der Vorausklage ist dem Unternehmer bei seiner Inanspruchnahme nach § 31 Abs. I d KVO in keinem Falle gegeben.

Ein Verschulden des Unternehmers oder der Personen, für die er gem. § 6 KVO haftet, wird für die Haftung in § 31 Abs. I d KVO nicht vorausgesetzt. Ist die Nachnahme auftragsgemäß richtig erhoben worden, geht der Betrag anschließend aber verloren, so bleibt es beim Zahlungsanspruch des Absenders gegen den Unternehmer gem. §§ 675, 667 BGB. Ein Ersatzanspruch gem. § 31 Abs. I d KVO scheidet aus, weil es sich nicht um einen Fehler bei der Einziehung der Nachnahme handelt.

c) Von der Frachtnachnahme, bei der der Absender als Frachtschuldner bei Aufgabe des Beförderungsgutes regelmäßig die fällige Vergütung an den Unternehmer abgeführt hat und somit der beim Empfänger Zug um Zug mit der Auslieferung des Gutes einzuziehende Frachtbetrag ihm gebührt, ist die Frachtüberweisung zu unterscheiden. Von ihr kann der Absender anstelle eigener Frachtzahlung durch den Freivermerk auf dem Frachtbrief gem. § 21 Abs. I KVO Gebrauch machen, ohne daß dadurch dem Beförderungsvertrag der Charakter eines Vertrages zugunsten Dritter genommen wird; denn die Verpflichtung des Empfängers zur Zahlung der auf ihn überwiesenen Fracht ist eine gesetzliche Folge seiner Annahme von Gut und Frachtbrief[128]) gem. § 25 Abs. II KVO, der auf § 436 HGB zurückgeht. Im Falle der Annahmeverweigerung des Empfängers oder bei einem anderen Auslieferungshindernis bleibt der Absender Frachtschuldner. Die bei der Ablieferung des Beförderungsgutes vom Empfänger nach Maßgabe der Frachtüberweisung zu zahlende Transportvergütung steht nicht wie bei der Frachtnachnahme dem Absender, sondern dem Unternehmer zu. Im Falle der Nichterhebung der auf den Empfänger überwiesenen Fracht ist der Unternehmer selber der Geschädigte, der den Absender wegen der noch ausstehenden Fracht nicht in Anspruch nehmen kann, weil diesem gegenüber nach erfolgter Ablieferung des Gutes an den Empfänger keine Ansprüche mehr bestehen. Durch die Übernahme des Gutes wird der Empfänger kraft Gesetzes ausschließlich Schuldner der auf ihn überwiesenen Frachtkosten. Im Gegensatz zum Nachnahmeauftrag kann die Frachtüberweisung nicht durch nachträgliche Absenderverfügung erfolgen.

---

[127]) Heim in ZfV 1958, S. 745/746; a. A. Guelde § 31 Anm. 5.

[128]) RGZ 95, 123; Guelde Vorbem. § 21; RGRK z. HGB § 436 Anm. 1; Staub-Gadow § 436 Anm. 1.

E. Umfang der Ersatzpflicht

I. Begrenzung der Ersatzpflicht

Die Ersatzpflicht des Unternehmers gem. § 31 Abs. I d KVO ist der Höhe nach auf den Wert der Nachnahme, höchstens jedoch auf 5000,— DM begrenzt (§ 31 Abs. II S. 2 KVO). Dieser Schadenersatz wegen Fehler bei der Einziehung von Nachnahmen kann in jedem Fall beansprucht werden, also auch dann gem. § 36 Satz 2 KVO, wenn gleichzeitig als Folge eines anderen haftungsbegründenden Vorganges bei derselben Sendung ein nach § 29 KVO zu ersetzender totaler Sachschaden eingetreten ist. Demgegenüber ist gem. § 36 Satz 1 KVO beim Zusammentreffen verschiedener Schadensursachen regelmäßig die Ersatzpflicht des Unternehmers der Höhe nach auf den gänzlichen Verlust des Beförderungsgutes beschränkt, was auch hinsichtlich der in § 31 Abs. I a — c KVO beschriebenen Nichtgüterschäden beim Zusammentreffen mit einem an derselben Sendung eingetretenen, auf anderen Ursachen beruhenden Sachschaden zu gelten hat. Abgesehen von der in § 31 Abs. II KVO genannten Beschränkung des zu ersetzenden Wertes bei Nichtgüterschäden, ist somit daneben noch die Begrenzung der Ersatzansprüche des Geschädigten gem. § 36 Satz 1 KVO zu berücksichtigen. Der Umfang des Ersatzwertes bei gänzlichem Verlust des Gutes ist wiederum in § 35 KVO festgelegt worden. In Abweichung von der allgemeinen Regelung der §§ 249 ff BGB, die grundsätzlich eine Naturalrestitution vorsieht, kann der Ersatzberechtigte gem. § 35 KVO in Verbindung mit § 37 Abs. V KVO vom Unternehmer nur Geldersatz verlangen.

II. Fakturenwert

1. Lieferfaktura

Der Umfang des Geldersatzanspruches bemißt sich gem. § 35 Abs. I KVO in erster Linie nach dem vom Verfügungsberechtigten nachzuweisenden Fakturenwert. Dieser entspricht dem Wert der Lieferrechnung bei einem dem Beförderungsvertrag zugrundeliegenden Kaufvertrag. Dies hat auch grundsätzlich für den Fall der Weiterveräußerung des Beförderungsgutes zu gelten. Als Ersatzwert gilt die Lieferfaktura, die sich für den Empfänger und gleichzeitigen Weiterveräußerer aus der an ihn ausgestellten oder auszustellenden Lieferrechnung des Absenders ergibt. Nur, wenn bei einem Weiterverkauf der Käufer einer Ware den Unternehmer beauftragt hat, diese unmittelbar vom Verkäufer zu seinem Kunden zu transportieren, entspricht dem Ersatzwert die Lieferfaktura aus dem zweiten Kaufvertrag[129]).

Wird eine Sendung nicht aus Anlaß eines Kaufvertrages zwischen Absender und Empfänger befördert, so entspricht der nachzuweisende Fakturenwert dem Wert der ursprünglichen Einkaufsrechnung.

In keinem Fall ist somit der Ersatzwert dem Wiederbeschaffungspreis gleichzusetzen, auch wenn dieser infolge inzwischen eingetretener Verteuerungen

[129]) Heim in ZfV 1956, S. 133.

erheblich über dem ursprünglichen Lieferwert liegt oder andererseits geringer ist als die ursprüngliche Lieferfaktura durch Preissenkungen.

2. Marktpreis und Zeitwert

An einer Einkaufsrechnung, aus der der Fakturenwert regelmäßig zu ermitteln ist, fehlt es bei Gütern, die durch den gewerblichen Güterfernverkehr vom Herstellungsbetrieb des Erzeugers zu einem Auslieferungslager, also innerhalb desselben Unternehmens, befördert werden. Bei derartigen Konsignationswaren bemißt sich der Fakturenwert als Ersatzwert nach dem vollen Marktpreis oder bei Markenartikeln nach dem Listenpreis[130]).

Bei allen anderen Gütern, die keine Lieferfaktura haben und kein Handelsgut sind, entspricht der Ersatzwert im Sinne des § 35 Abs. II KVO dem Zeitwert („gemeiner Wert"), den Gegenstände derselben Art und Beschaffenheit am Ort der Ablieferung für jeden Benutzer in dem Zeitpunkt hatten, zu dem die Ablieferung des Beförderungsgutes nach Maßgabe des Beförderungsvertrages zu bewirken war[131]). Subjektive Gesichtspunkte des Verfügungsberechtigten wie das Affektionsinteresse scheiden für die Bemessung des Ersatzwertes ebenso aus wie der Wiederbeschaffungspreis. Maßgebend ist vielmehr der erforderlichenfalls im Sachverständigenverfahren zu ermittelnde durchschnittliche „Verkäuflichkeitswert" am vereinbarten Ort und zur vorgesehenen Zeit der Ablieferung[132]).

3. Spesen und Kosten

Zu den gem. § 35 Abs. I KVO gleichzeitig zu erstattenden Spesen und Kosten bis zum Bestimmungsort, soweit diese nicht bereits im Fakturenpreis rechnerisch enthalten sind, zählen in erster Linie die anteilige Fracht, die nach dem NGT zu berechnenden Nebengebühren und die aufgewendeten Rollgelder. Außerdem gehören dazu die vom Verfügungsberechtigten bezahlten, aber auch die noch abzuführenden Steuern und Zölle[133]), weil die Vernichtung wie die Beschädigung einer Sendung auf die einmal entstandenen staatlichen Forderungen ohne Einfluß ist. Ferner sind den zu ersetzenden Unkosten die Prämien für eine seitens des Verfügungsberechtigten für die Beförderung abgeschlossene Transportversicherung zuzurechnen. Demgegenüber gelten die regelmäßig in die Lieferfaktura bereits einkalkulierten Vorfrachten nicht als Spesen und Kosten im Sinne des § 35 Abs. I KVO[134]). Im Wege der Schadenliquidation im Drittinteresse können zugleich auch Spesen und Kosten des nicht mit dem frachtbriefmäßigen Absender personengleichen Eigentümers vom Verfügungsberechtigten geltendgemacht werden, was insbesondere bei am Beförderungsvertrag beteiligten Spediteuren in Frage kommt.

---

[130]) OLG Hamburg vom 4. 11. 1955 in „Betrieb" 1955, S. 1184; Heim in ZfV 1956, S. 134; a. A. Guelde § 35 Anm. 3.

[131]) RG in EE 26, 318; Guelde § 35 Anm. 5.

[132]) RG in EE 46, 77; Hein § 35 Anm. 4; Staub-Gadow § 430 Anm. 4.

[133]) OLG Hamburg vom 13. 7. 1950 in DAR 1951, S. 67 mit einem Hinweis auf die in §§ 430, 658, 719 HGB gewählte Fassung; Guelde § 35 Anm. 2; Heim in ZfV 1956, S. 134.

[134]) RGZ 109, 16.

F. Hilfsverrichtungen des Unternehmers Gem. § 33 KVO

I. Ersatz für Güterschäden

Ähnlich der Haftung des Unternehmers für Schäden bei der fehlerhaften Einziehung von Nachnahmen als Folge der Verletzung einer zusätzlichen Nebenverpflichtung zum Beförderungsvertrag enthält § 33 KVO die Haftung des Unternehmers für Schäden bei anläßlich des Beförderungsauftrages zu besorgenden Hilfsverrichtungen. Bei den in § 33 KVO beschriebenen Hilfsverrichtungen handelt es sich in Ansehung des Beförderungsvertrages ebenfalls um selbständige Nebenverpflichtungen des Unternehmers. Im Unterschied zu § 31 Abs. 1 KVO sind jedoch bei den in § 33 KVO genannten Hilfsverrichtungen, wie der einführende Satz erkennen läßt („Der Unternehmer ersetzt im Rahmen der §§ 29, 32 und 34 auch Güterschäden ..."), ausschließlich eingetretene Sachschäden zu ersetzen, die beim Nachnahmeauftrag nicht möglich sind.

II. Selbständigkeit der Haftungsnorm des § 33 KVO gegenüber § 29 KVO

Der den § 33 KVO einleitende Satz hat verschiedentlich dazu geführt, die in § 33 KVO aufgezählten Hilfsverrichtungen in gleicher Weise wie die in § 30 KVO genannten Schadensursachen als Anwendungsfälle der in § 29 KVO beschriebenen Gewahrsamshaftung des Unternehmers zu betrachten[135]). Auf Grund des in § 29 KVO festgelegten Haftungszeitraumes — Annahme zur Beförderung bis zur Auslieferung — ergibt sich jedoch, daß die in § 33 KVO enthaltenen Hilfsverrichtungen der eigentlichen Beförderung vorausgehen oder sich ihr erst anschließen[136]). Der Unternehmer hat die Güter noch nicht oder nicht mehr auf Grund des Beförderungsvertrages in seinem Gewahrsam, sondern zur Erfüllung der von ihm übernommenen und zu besorgenden Hilfsverrichtungen. Er haftet somit nicht nach der Vorschrift des § 29 KVO für dabei eintretende Sachschäden. § 33 KVO enthält keine beispielhafte Aufzählung von möglichen Schadensursachen im Rahmen der Haftungsregelung des § 29 KVO, etwa sog. „Klarstellungen". Ebensowenig wird durch § 33 KVO der in § 29 KVO beschriebene Haftungszeitraum erweitert. Vielmehr handelt es sich bei § 33 KVO um eine selbständige Haftungsnorm, durch die außerhalb des Beförderungsvertrages vom Unternehmer vorzunehmende Hilfsverrichtungen erfaßt werden, während § 29 KVO die Haftung des Unternehmers auf Grund des Beförderungsvertrages für eingetretene Sachschäden beschreibt.

Der Vorschrift des § 33 KVO ist lediglich dasselbe Haftungsprinzip wie in § 29 KVO zugrunde zu legen, wie der einleitende Satz erkennen läßt. Dies berührt aber nicht die Selbständigkeit dieser Haftungsbestimmung.

Im Eisenbahngüterverkehr kann ebenfalls der Bahnunternehmer in bestimmten Fällen Stückgüter beim Absender abholen oder abholen lassen (§ 63 Abs. VIII EVO). Für dabei eintretende Sachschäden haftet die Eisenbahn

[135]) Heim in VW 1955, S. 142; Hein § 33 Anm. 1.
[136]) Guelde Vorbem. § 33.

gleichsfalls nicht aus der Grundbestimmung des § 82 EVO, sondern, da besondere Vorschriften hierfür in der Eisenbahnverkehrsordnung nicht enthalten sind, gem. § 429 HGB[137]). Beim gewerblichen Güterfernverkehr besteht die Sonderbestimmung des § 33 KVO für Hilfsverrichtungen des Unternehmers, deren Selbständigkeit mithin auch durch einen Vergleich mit dem Eisenbahnfrachtrecht bestätigt wird[138]).

III. Hilfsverrichtungen

1. Abholung oder Zuführung von Gütern

Im Hinblick auf ihre Selbständigkeit gegenüber § 29 KVO findet die Haftungsnorm des § 33 lit. a KVO keine Anwendung in Fällen, in denen die Abholung oder Zuführung des Transportgutes im Rahmen des Beförderungsvertrages erfolgt. Um einen solchen Fall handelt es sich, wenn laut Vertrag eine Fernbeförderung von A nach C durchgeführt werden soll, der Unternehmer in B seinen Geschäftssitz hat und das Gut von A nach B abholt, um es von hier aus auf einem anderen Fahrzeug zusammen mit anderen Gütern nach C zu befördern. Hierbei ist A keine Ladestelle im Sinne des § 5 Abs. I KVO, wonach Stückgüter und Ladungsgüter bei einem Gewicht von mehr als 2,5 t, soweit nichts anderes beantragt oder im Frachtbrief vermerkt ist, durch den Unternehmer von einem Urversender an einer Ladestelle abzuholen oder für einen Endempfänger einer bestimmten Entladestelle nach erfolgter Auslieferung zuzuführen sind. Es liegt vielmehr eine einheitliche Fernbeförderung von A nach C vor. Angesichts des Haftungszeitraumes haftet der Unternehmer für die im Verlauf des Transports eingetretenen Sachschäden gem. § 29 KVO.

Ebenfalls nach Maßgabe des § 29 KVO hat der Unternehmer für Sachschäden einzustehen, sobald die Ladestelle außerhalb der Nahzone liegt; denn es handelt sich in diesem Falle um eine Fernbeförderung im gewerblichen Güterfernverkehr von A nach B auf Grund eines besonderen Beförderungsvertrages. Es sind zwei getrennte Ferntransporte durchzuführen: von A nach B, von B nach C[139]). Für eingetretene Sachschäden auf der Strecke von A nach B haftet somit der Unternehmer auf Grund eines Beförderungsvertrages gem. § 29 KVO.

Für Vorlauf- oder Nachlaufschäden haftet der Unternehmer lediglich dann gem. § 33 lit. a KVO, wenn die Ladestelle innerhalb der Nahzone (§§ 2 Abs. II—IV, 16 GüKG) liegt. Dabei kann der Ansicht von Heim[140]) nicht beigetreten werden, der zufolge der Unternehmer dann nicht gem. § 33 lit. a KVO, sondern gem. § 429 HGB für Vor- oder Nachlaufschäden haftet, wenn die Ladestelle außerhalb des Tarifbahnhofs des Geschäftssitzes des Unternehmers gelegen ist. Die Vorschrift des § 5 Abs. IV KVO enthält lediglich einen Hinweis auf die maßgebliche Frachtabrechnung und die Festlegung der Rollgebühren. Hieraus sind keine Schlüsse auf die Haftungsfragen zu ziehen. Es handelt sich vielmehr um eine reine Preisnorm, die ohne Einfluß auf das für die Haftung des Unternehmers anzuwendende Recht ist.

---

[137]) Finger § 63 Anm. 33 a und b.
[138]) Guelde § 33 Anm. 1.
[139]) Heim in ZfV 1955, S. 290/291.
[140]) Heim in ZfV 1955, S. 290.

Es ist unerheblich für die Ersatzpflicht des Unternehmers im Schadensfalle, ob anstelle der Rollgebühr (Preisanordnung PR 24/51) bei bestimmten Strekken das Beförderungsentgelt nach der Frachtentafel und dem Frachtsatzzeiger 1 bis 50 km des Reichskraftwagentarifs berechnet wird. Maßgebend für die Anwendung des § 33 lit. a KVO ist auf Grund seines eindeutigen Wortlauts, daß es sich im Einzelfall um einen Vor- oder Nachlauf handelt, der sich als Hilfsverrichtung des Unternehmers, was die Haftung für Sachschäden betrifft, nach den unabdingbaren KVO-Vorschriften zu bestimmen hat.

Die Anwendung des § 33 lit. a KVO, als einer selbständigen Haftungsnorm für Hilfsverrichtungen des Unternehmers neben den ihm nach dem Beförderungsvertrag obliegenden Leistungen, setzt nicht voraus, daß sich der Abholung des Transportgutes tatsächlich eine Fernbeförderung anschließt (§ 14 Abs. VII KVO)[141]).

2. Besonderheiten bei „Gemischtbetrieben"

a) Die Vorschrift des § 33 KVO enthält kein maßgebendes Haftungsrecht, soweit bei sogenannten „Gemischtbetrieben", deren Unternehmer zugleich Spediteur und Frachtführer sind, die Hilfsverrichtungen als spditionelle Tätigkeit anzusehen sind.

Gem. § 2a ADSp. gelten die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen im Verkehr mit Kaufleuten und Nichtkaufleuten für alle Verrichtungen des Spediteurs, auch wenn sie im Rahmen der reinen Frachtgeschäfte zu besorgen sind. Die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen, deren Aufstellung in erster Linie erfolgte, um durch eine autonome Regelung die nachgiebige gesetzliche Haftung im Handelsgesetzbuch dem Grunde und der Höhe nach zu beschränken[142]), finden ihre Grenzen dort, wo zwingende Vorschriften ihrer Anwendung entgegenstehen. Macht somit der Spediteur bei einer von ihm zu besorgenden Güterfernbeförderung von seinem Selbsteintrittsrecht (§ 412 HGB) Gebrauch, so bestimmt sich seine Haftung hinsichtlich des Beförderungsvorganges in Abweichung von den ADSp.-Vorschriften nach den gem. §§ 22, 26 GüKG unabdingbaren Haftungsbestimmungen der Kraftverkehrsordnung[143]). Die Bestimmung des § 52 lit c ADSp., der zufolge der Spediteur auch im Falle des Selbsteintrittsrechts nur nach Maßgabe der ADSp. haftet, findet keine Anwendung. Dies gilt auch beim Spediteur-Sammelgutverkehr. § 21 Abs. II erster Halbsatz GüKG bezieht sich nach seinem Sinn und Zweck nur auf das Beförderungsentgelt, für das im Sammelgutverkehr eine Sonderregelung besteht. Das ergibt sich auch daraus, daß der Auftraggeber des Spediteurs dann nicht schlechter gestellt werden darf, wenn sein Gut vom selbsteintretenden Spediteur im Sammelgutverkehr statt als Stückgut oder Ladungsgut befördert wird[144]).

b) Der Spediteur ist nicht nur hinsichtlich der von ihm selbst durchgeführten Beförderung an die frachtrechtlichen Sonderbestimmungen gebunden. Er hat darüber hinaus auch in Ansehung seiner Vermittlerrolle bei der Vergabe des Beförderungsauftrages die übrigen frachtrechtlichen Tarifvorschrif-

[141]) Heim in VW 1955, S. 142.
[142]) Baumbach-Duden Anh. nach § 415; Isaac S. 440; Schwartz § 39 Anm. 1.
[143]) BGHZ 1, 83 (86); OLG München vom 20. 10. 1955 in BB 1956, S. 259; Heim in ZfV 1957, S. 265; Krien-Hay § 2 ADSp. Anm. 12 und 15 — Anm. 12e zu § 5 SVS — Anm. 6 d zu § 5 ADSp.
[144]) Heim in ZfV 1957, S. 265.

ten einzuhalten. Die im Güterkraftverkehrsgesetz enthaltenen Schutzvorschriften für den deutschen gewerblichen Güterfernverkehr sind auch bei seiner rein speditionellen Tätigkeit als verbindlich anzusehen. So muß es ihm gem. § 21 Abs. II GüKG versagt sein, seinem Auftraggeber eine niedrigere Fracht in Rechnung zu stellen, als er nach dem Reichskraftwagentarif dem Frachtführer zu zahlen hat. Dadurch kann zugleich vermieden werden, daß der Spediteur wettbewerbswidrig Beförderungsaufträge an sich zieht und sich die wichtige Funktion eines Auftragsverteilers im gewerblichen Güterfernverkehr verschafft[145]).

c) Bei den in § 33 KVO genannten Hilfsverrichtungen, die lediglich anläßlich des Beförderungsvertrages vorzunehmen sind und somit im Verhältnis zu Handlungen im Rahmen der Beförderung (Verzollung usw.) als selbständige Tätigkeit des Unternehmers zu gelten haben, handelt es sich in erster Linie um Geschäfte, die bei einem Gemischtbetrieb dem speditionellen Aufgabenkreis zuzurechnen sind[146]). Dies gilt vor allen Dingen für die Fälle, in denen nicht von vornherein feststeht, daß der Unternehmer auch zugleich die Beförderung selber durchführt, so daß er zunächst auf Grund eines ihm erteilten Speditionsauftrages tätig wird und seine Haftung sich aus §§ 51 ff ADSp. ergibt. Versicherungsmäßig trägt dieser Haftungsregelung die Vorschrift des § 1 RVS Rechnung, der zufolge Schäden, die bei der Ausführung der in § 33 KVO genannten Hilfsverrichtungen eintreten, durch die Speditionsversicherung gedeckt sind[147]).

d) Ist der Unternehmer eines Gemischtbetriebes für einen bestimmten Auftraggeber vorwiegend speditionell tätig gewesen, so wird auch bei künftigen Aufträgen, wenn nichts anderes vereinbart wird, die Tätigkeit im Rahmen des § 33 KVO auf Grund eines Speditionsverhältnisses erfolgen. Ebenso werden sich, soweit den getroffenen Abmachungen nichts anderes zu entnehmen ist, die Sammeltätigkeit und die Zusammenstellung von Stückgütern zu Sammelladungen bei einem Unternehmer mit Gemischtbetrieb regelmäßig als speditionelle Tätigkeit ansehen lassen. Der Frachtführer im gewerblichen Güterfernverkehr ist zu derartigen Handlungen gem. § 32 GüKG grundsätzlich gar nicht befugt[148]). Ein weiterer Anhaltspunkt für die Abgrenzung der speditionellen Tätigkeit von derjenigen des Frachtführers hinsichtlich der Hilfsverrichtungen ergibt sich unter Umständen aus dem Frachtbrief, dessen Ausstellung grundsätzlich dem Absender obliegt. Übergibt der Auftraggeber dem Inhaber eines Gemischtbetriebes einen ausgefüllten Frachtbrief , in dem er sich selber als frachtbriefmäßiger Absender bezeichnet, so ist beim Fehlen anderslautender Vermerke dem Vertragsverhältnis von vornherein ein nach den KVO-Vorschriften sich bestimmender Frachtauftrag zu unterstellen[149]). Ist dagegen der Unternehmer als Absender im Frachtbrief genannt, so wird er regelmäßig zunächst in seiner Eigenschaft als Spediteur tätig. Dasselbe gilt im Zweifel, wenn die Ausstellung und die Übergabe eines Frachtbriefes seitens des Auftraggebers unterbleiben, so daß auch dann bei Gemischtbetrieben auf die der Fernbeförderung vorausgehenden Hilfsverrichtungen anstelle des § 33 KVO Speditionsrecht Anwendung findet.

---

[145]) Augstein in MDR 1953, S. 10.
[146]) Krien-Hay § 53 ADSp. Anm. 1 d; Staub-Gadow § 407 Anm. 6.
[147]) Heim in VW 1955, S. 142 und in ZfV 1955, S. 291.
[148]) Heim in ZfV 1954, S. 443.
[149]) OLG München vom 20. 10. 1955 in BB 1956, S. 259.

Der Unternehmer eines Gemischtbetriebes haftet für Sachschäden bei der Erledigung der ihm obliegenden Hilfsverrichtungen nach Maßgabe des § 33 KVO auch in den Fällen, in denen ihm ein Beförderungsauftrag mit einem ihn als Frachtführer ausweisenden Frachtbrief erteilt wird und er den Auftrag an einen anderen Unternehmer weitergibt, der dann als „Beauftragter" im Sinne des § 33 lit. a und b KVO für den Inhaber des Gemischtbetriebes tätig wird.

e) Hinsichtlich des Versicherungsschutzes bei den in § 33 KVO genannten Hilfsverrichtungen, soweit sie bei einem Gemischtbetrieb als speditionelle Tätigkeit zu gelten haben, besteht die Besonderheit, daß der Speditionsversicherer gem. § 1 RVS für dabei eintretende Sachschäden im Gefahrenumfang nach der Kraftverkehrsordnung, jedoch im übrigen nach den sonstigen Bestimmungen des SVS/RVS, insbesondere gem. §§ 6, 8, 9 SVS und § 3 RVS, haftet[150]). Führt der Haupt- oder Zwischenspediteur kraft Selbsteintritts die Güterbeförderung mit einem Kraftfahrzeug im Güterfernverkehr oder mit Hilfe eines Lohnfuhrunternehmens durch, so haftet gem. § 5 Abs. I B b SVS der Speditionsversicherer nicht. Der Spediteur ist, soweit er sich als Unternehmer des gewerblichen Güterfernverkehrs betätigt, verpflichtet, Versicherung im Umfang seiner Haftung nach den KVO-Vorschriften zu nehmen, und diese nimmt er auch regelmäßig angesichts der ihm sonst drohenden Entziehung der Genehmigung für den Güterfernverkehr[151]). Außerdem würde es der kaufmännischen Übung widersprechen, neben der gesetzlichen KVO-Pflichtversicherung das Interesse des Auftraggebers, Empfängers oder Eigentümers am Ersatz des Schadens auf Grund des Speditions-Versicherungsscheines wirtschaftlich noch einmal durch eine Versicherung abzudecken (§ 1 Abs. II b RVS)[152]).

3. Ver-, Aus- oder Umladen anläßlich der Güterfernbeförderung

a) Ebenso wie die Abholung und Zuführung des Transportgutes erfolgen die in § 33 lit. b KVO genannten Hilfsverrichtungen (Ver-, Aus- oder Umladen) lediglich anläßlich der Güterfernbeförderung und schließen sich als Handlungen des Unternehmers, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem eigentlichen Betriebsvorgang der Güterbeförderung stehen, dieser an oder gehen ihr voraus. Somit ergibt sich die Haftung für Schäden bei einem im Zuge des Gütertransports vorgenommenen Ver-, Aus- oder Umladen in der Zeit von der Annahme des Gutes zur Beförderung bis zur Auslieferung nicht aus § 31 lit. b KVO, sondern aus § 29 KVO.

b) Gem. § 17 Abs. I KVO ist der Unternehmer bei Stückgut zur Verladung verpflichtet. Die Annahme des Stückgutes zur Beförderung erfolgt mithin bereits vor dem Aufsetzen auf das Kraftfahrzeug, so daß der Unternehmer für während der Verladung eintretende Sachschäden gem. § 29 KVO haftet[153]). Das Verladen von Ladungsgut hingegen ist grundsätzlich vom Absender zu besorgen. Hat auf Grund eines entsprechenden Antrages des

[150]) Guelde Vorbem. § 33; Heim in VW 1955, S. 142.
[151]) Krien § 5 SVS Anm. 7c II B.
[152]) Krien-Hay § 5 SVS Anm. 12a.
[153]) Hein § 33 Anm. 1b.

Auftraggebers der Unternehmer die Verladung von Ladungsgut übernommen, so werden dadurch nicht der Beginn der Erfüllung des Beförderungsvertrages und somit der Anfang des Haftungszeitraumes des § 29 KVO vorverlegt. In diesen Fällen nimmt vielmehr der Unternehmer das Gut nicht zur Beförderung, sondern zunächst zur Verladung entgegen, um diese als Hilfsverrichtung zu der sich anschließenden Beförderung zu besorgen. Für dabei eintretende Schäden haftet er gem. § 33 lit. b KVO.

Ist ein Antrag (§ 11 Abs. II f KVO) zur Verladung von Ladungsgut nicht gestellt, wird diese vielmehr nach übereinstimmendem Willen der Parteien vom Absender und seinen Leuten vorgenommen, helfen aber dabei der Unternehmer oder seine Leute mit, so erfolgt diese Tätigkeit des Frachtführers gefälligkeitshalber, nicht jedoch auf Grund einer zusätzlich zum Beförderungsauftrag übernommenen Verpflichtung, die für die Anwendung des § 33 KVO vorauszusetzen ist. Werden bei der aus Gefälligkeit geleisteten Hilfe Güterschäden verursacht, so vermag der Geschädigte lediglich gem. §§ 823, 831 BGB Ersatz zu verlangen[154]).

c) Wird während der Güterfernbeförderung ein Umladen des Gutes erforderlich oder entschließt sich der Unternehmer aus irgendwelchen Gründen dazu, so bestimmt sich die Haftung für dabei eintretende Schäden nach § 29 KVO. Gem. § 33 lit. b KVO hat der Unternehmer nur dann für die beim Umladen verursachten Güterschäden einzustehen, wenn die Umladung im Anschluß an die durchgeführte Beförderung von ihm auftragsgemäß vorgenommen wird. Erfolgt das Umladen in diesem Fall gleichwohl durch den Empfänger oder dessen Leute, dann besorgen diese ein Geschäft des Unternehmers, ohne daß es auf dessen Kenntnis von der Mitwirkung dieser Personen ankommt. Aus dem Gesichtspunkt der „Geschäftsbesorgung ohne Auftrag" (§§ 667 ff BGB) gelten diese Personen als „Beauftragte" im Sinne des § 33 lit. b KVO mit der Folge, daß der Unternehmer für dabei eintretende Sachschäden gem. § 33 lit. b KVO ersatzpflichtig ist. Auf diese Ersatzpflicht des Frachtführers vermag sich der Empfänger selbstverständlich nicht zu berufen, wenn ihn selber an dem eingetretenen Güterschaden ein Verschulden trifft.

d) Dieselben Gesichtspunkte gelten für das in § 33 lit. b KVO gleichfalls genannte Entladen von Transportgut. Dabei ist zu berücksichtigen, daß eine Entladepflicht nach den KVO-Vorschriften ipso iure für den Unternehmer nicht einmal hinsichtlich der von ihm zu verladenden Stückgüter besteht[155]). Somit erfolgt das Entladen stets erst nach vollzogener Auslieferung des Gutes. Eine Haftung für Güterschäden beim Entladen ergibt sich mithin in keinem Falle aus § 29 KVO. Bei gefälligkeitshalber geleisteter Hilfe bei der dem Empfänger obliegenden Entladung des Transportgutes haftet der Unternehmer gem. §§ 823, 831 BGB, wobei, abgesehen von der in § 831 BGB enthaltenen Exkulpationsmöglichkeit, die Ersatzpflicht des Frachtführers in den Fällen ausgeschlossen ist, in denen sein Fahrpersonal ohne sein Wissen bei der Entladung des Fahrzeugs anläßlich der beendeten Beförderung mitwirkt.

---

[154]) Guelde § 33 Anm. 2; Heim in VW 1955, S. 142.
[155]) Heim in VW 1957, S. 637; a. A. OLG Celle vom 6. 4. 1955 in VersR 1956, S. 93.

4. Vor- und Nachlagerung

a) Um echte haftungsbegründende Hilfsverrichtungen handelt es sich gleichfalls bei den in § 33 d KVO genannten Vor- oder Nachlagerungen, die der Annahme des Gutes zur Beförderung vorausgehen oder sich der Auslieferung anschließen.

Die in diesem Sinne zu verstehende Vorlagerung erfolgt insbesondere in Fällen, in denen dem Unternehmer ein Beförderungsauftrag noch nicht erteilt, sondern lediglich in Aussicht gestellt worden ist, in denen er aber das Gut bereits in seinen Gewahrsam nimmt auf Grund eines besonderen Lagervertrages. Ist dagegen dem Unternehmer bereits ein Transportauftrag zugegangen, befördert er das Gut aber noch nicht sofort, sondern lagert er es zunächst bei sich ein, so fallen dabei eintretende Sachschäden in den Haftungszeitraum der Vorschrift des § 29 KVO, nach der mithin diese Schäden zu ersetzen sind[156]).

b) Ebenso kann der Unternehmer, was praktisch selten vorkommen wird, nach erfolgter Auslieferung das Beförderungsgut noch für einen bestimmten Zeitraum (nicht länger als 15 Tage) bei sich einlagern. Von der Vorschrift des § 33 lit. d KVO werden aber nicht zugleich die Fälle erfaßt, in denen bei einem Ablieferungshindernis im Sinne des § 28 KVO der Unternehmer das Beförderungsgut bis zum Zugang neuer Weisungen auf Lager nimmt. Eine Auslieferung im Sinne des § 29 KVO hat in diesen Fällen noch nicht stattgefunden, und somit besteht noch die Gewahrsamshaftung des Unternehmers gem. § 29 KVO[157]). Ist die Erteilung weiterer Weisungen des Absenders infolge technischer Umstände nicht möglich oder sind die erteilten Weisungen unausführbar, so kann der Unternehmer gem. § 28 Abs. IV KVO das Gut bei einem Spediteur oder einem öffentlichen Lagerhaus auf Gefahr und Kosten des Absenders mit der Folge „hinterlegen", daß diese Einlagerung als Ersatzauslieferung bei gleichzeitiger Beendigung der Gewahrsamshaftung des Frachtführers im Sinne des § 29 KVO zu gelten hat. Für die Anwendung des § 33 lit. d KVO ist in diesen Fällen kein Raum, weil mit der Übergabe des Transportgutes an den Lagerhalter der Unternehmer seine vertraglichen Verbindlichkeiten erfüllt hat und das Schuldverhältnis zwischen ihm und dem Auftraggeber gem. § 362 BGB erloschen ist. Die Einlagerung erfolgt nicht auf Grund einer selbständigen Nebenverpflichtung zum Beförderungsvertrag, sondern in Erfüllung des Beförderungsvertrages selbst.

5. Zwischenlagerung anläßlich der Güterfernbeförderung

Vor der Auslieferung an den bestimmungsmäßigen Empfänger, mithin innerhalb des in § 29 KVO beschriebenen Haftungszeitraumes, erfolgen die in § 33 lit. e KVO genannten Zwischenlagerungen, die trotzdem als echte Hilfsverrichtungen anläßlich der Güterbeförderung anzusehen sind. Sie lassen sich mit dem Beförderungsvorgang nur indirekt in Verbindung bringen. Regelmäßig erfolgen Zwischenlagerungen lediglich auf Grund nachträglicher Absenderverfügungen im Sinne des § 27 Abs. I b KVO, das Beförderungsgut anzuhalten und unter Abänderung des Beförderungsvertrages in anderer Weise mit dem Transportgut zu verfahren. Diese nachträgliche

[156]) Guelde § 33 Anm. 4; für das Eisenbahnfrachtrecht: Finger § 64 Anm. 5 — 8; a. A. Hein § 33 Anm. 1.
[157]) a. A. Heim in ZfV 1956, S. 262.

Absenderverfügung stellt im Hinblick auf die vertragliche Verpflichtung des Unternehmers, das ihm anvertraute Gut zu befördern, einen neuen besonderen Auftrag dar. Der Grund für die Zwischenlagerung ist mithin nicht der Beförderungsvertrag, sondern der dem Unternehmer zugegangene Auftrag mit der Verpflichtung, anstelle der Weiterbeförderung mit dem Gut in anderer Weise sachgemäß zu verfahren. Wird der Frachtführer derartig gezwungen, den Transport unterwegs für eine längere Zeit zu unterbrechen, so erfordert die sachgemäße Behandlung des Gutes eine Zwischenlagerung, zu der sich der Unternehmer entschließen wird, um seinen Laderaum und sein Personal in der Zwischenzeit an anderer Stelle wieder einsetzen zu können. Ein während der Zwischenlagerung eintretender Sachschaden ist kein eigentlicher Beförderungsschaden, so daß insoweit der Haftungsnorm des § 33 lit. e KVO gegenüber § 29 KVO eine selbständige Bedeutung zukommt. Überdies wird der Haftungszeitraum bei Zwischenlagerungen auf acht Tage beschränkt, so daß es auf die Auslieferung nicht mehr ankommt. Die Haftung des Unternehmers gem. § 29 KVO wird für die Dauer der Zwischenlagerung unterbrochen und durch die selbständige Haftung nach § 33 lit. e KVO für Hilfsverrichtungen ersetzt. Setzt der Unternehmer später die Beförderung fort, so greift wiederum die Haftung des § 29 KVO ein.

In den meisten Fällen wird der Unternehmer außerstande sein, unterwegs nach Zugang der nachträglichen Absenderverfügung das Beförderungsgut bei sich einzulagern. Er wird sich deshalb entschließen müssen, das Gut bei einem Spediteur oder Lagerhalter einzulagern. Für diese Personen hat er dann gem. § 33 lit. e KVO in Verbindung mit § 6 KVO einzustehen, wobei er im Schadensfall Rückgriffansprüche gegen sie geltend machen kann, soweit sie ein Verschulden trifft.

6. Ersatzbeförderung mit der Eisenbahn

Gem. § 33 lit. c KVO haftet der Unternehmer für die Ersatzbeförderung mit der Eisenbahn, wenn er unterwegs das Beförderungsgut, anstatt es selber bis zum Bestimmungsort zu transportieren, bei der Eisenbahn zur Weiterbeförderung aufgibt. Die Eisenbahn tritt nicht in den Beförderungsvertrag zwischen Unternehmer und Absender ein, sondern wird auf Grund eines eigenen Vertrages mit dem Unternehmer nach Maßgabe der EVO-Vorschriften für diesen tätig.

Obgleich ein während der Ersatzbeförderung eingetretener Schaden vom Unternehmer im Hinblick auf den Zeitpunkt der Schadensverursachung von der Haftung des § 29 KVO erfaßt werden würde, bedurfte es der besonderen Haftungsnorm des § 33 lit. c KVO, weil die in § 29 KVO beschriebene Haftung eine Folge des Gewahrsams des Unternehmers am Beförderungsgut ist, der bei der Ersatzbeförderung auf die Bahn übergeht. Außerdem liegt der Vorschrift des § 29 KVO wie den übrigen KVO-Haftungsbestimmungen eine durchgehende Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen zugrunde. Es bedurfte somit auch aus diesem Grunde des ausdrücklichen Hinweises auf die Haftung des Unternehmers bei der Ersatzbeförderung mit einem anderen Transportmittel. Wenn der Unternehmer das Gut auf Grund des ihm übergebenen Frachtbriefes nur bis zu einem bestimmten Ort befördern und es dort der Bahn übergeben soll, haftet er für die Weiterbeförderung gem. § 33 lit. c KVO nicht. Es handelt sich dann nicht um eine Ersatzbeförderung im Sinne dieser Vorschrift.

Andererseits ist die Anwendung des § 33 lit. c KVO nicht auf die Beförderung mit der Eisenbahn zu beschränken, sondern der ratio legis dieser Vorschrift entsprechend auch auf andere Transportmittel im Binnengüterverkehr auszudehnen. Da durch § 33 lit. c KVO eine Verlegung der Güterbeförderung von der Straße auf die Schiene in Anlehnung an § 432 Abs. I HGB grundsätzlich für möglich erachtet wird, muß im Hinblick auf die gleiche Interessenlage die Ersatzpflicht des Unternehmers für Sachschäden auch dann bestehen, wenn er sich für die Weiterbeförderung im Binnenschiffahrtsverkehr entschließt oder sich des Trajektverkehrs bedient[158]). Dabei ist zu berücksichtigen, daß der Unternehmer gem. § 6 KVO ohnehin für alle Personen einzustehen hat, deren er sich zur Erfüllung und bei Ausführung seiner Aufgaben bedient, ohne Rücksicht darauf, ob eine Hilfsbeförderung auf dem Land- oder Wasserweg erfolgt.

[158]) Wolgast in ZfV 1957, S. 521.

A. Versicherungspflicht

I. Erfordernis einer Pflichtversicherung

Die umfangreiche Haftung des Unternehmers des gewerblichen Güterfernverkehrs nach den KVO-Vorschriften vermag nur dann sinnvoll zu sein, wenn in jedem Fall seiner berechtigten Inanspruchnahme die gegen ihn gerichteten Leistungsansprüche realisierbar sind. Dies ist nur möglich, wenn für die Ersatzansprüche des Geschädigten eine ausreichende Deckung vorhanden ist, die durch das Vermögen des einzelnen Unternehmers angesichts der zahlreichen Güterbeförderungen und der damit verbundenen Risiken im Gegensatz zum finanziellen Potential der Bundesbahn nicht sichergestellt werden kann. Aus diesem Grunde war es unerläßlich, die mit der Güterbeförderung verbundenen Risiken im Umfang der KVO-Haftung auf eine Gefahrengemeinschaft zu übertragen. Dadurch wurde zugleich verhindert, daß infolge der Ersatzansprüche von Geschädigten der eingerichtete, zur Ausübung und Fortführung des Transportgewerbes notwendige Betrieb des Unternehmers im Wege der Zwangsvollstreckung oder Zwangsversteigerung aufgelöst, stillgelegt oder weggenommen werden kann.

Dieser Gesichtspunkt entsprach dem öffentlichen und volkswirtschaftlichen Interesse an einem planmäßigen und reibungslos funktionierenden Güterfernverkehr. Deshalb wurde gleichermaßen im Interesse der befördernden wie der verladenden Wirtschaft die gesetzliche Versicherungspflicht des Unternehmers des gewerblichen Güterfernverkehrs eingeführt.

II. Öffentlich-rechtliche Versicherungspflicht

1. Rechtsfolgen der Verletzung der Versicherungspflicht

Im Anschluß an § 13 des Gesetzes über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. 6. 1935 (RGBl. I, S. 788) und an § 10 Güterfernverkehrs-Änderungsgesetz vom 2. 9. 1949 (WiGBl. 1949, S. 306) besteht gem § 27 Abs. I GüKG für den Unternehmer des gewerblichen Güterfernverkehrs die öffentlich-rechtliche Pflicht, sich im Umfang seiner aus der Kraftverkehrsordnung ergebenden Haftung zu versichern. Bei Verletzung dieser Versicherungspflicht muß der Unternehmer mit den Rechtsfolgen aus den Bestimmungen des Güterkraftverkehrsgesetzes rechnen. Bevor ihm die Genehmigung zum Güterfernverkehr erteilt werden kann, hat er gem. § 15 Abs. IV S. 1 GüKG den Abschluß einer Versicherung nach Maßgabe des § 27 GüKG nachzuweisen. Die Aushändigung der Genehmigungsurkunde an ihn vor Bestätigung der abgeschlossenen Versicherung berechtigt den Geschädigten zu Ersatzansprüchen gegenüber der Genehmigungsbehörde wegen Amtspflichtverletzung nach § 839 BGB, Art. 34 GG[1]), wenn er infolge mangelnder Solvenz des Unternehmers außerstande ist, Befriedigung seiner nach den KVO-Vorschriften begründeten Ansprüche zu erlangen.

[1]) Hein-Eichhoff-Pukall-Krien § 27 GüKG Anm. 1 a.

Hat der Unternehmer die Genehmigung durch wissentlich oder grobfahrlässig falsche Angaben über den Abschluß einer Versicherung erschlichen, so ist sie ihm gem. § 78 Abs. I Nr. 1 GüKG wieder zu entziehen. Es handelt sich hierbei um die gleiche Rechtslage wie bei der Auto-Pflicht-Haftpflichtversicherung. Bei ihr kann ebenfalls die Zulassungsbehörde wegen Amtspflichtverletzung vom Geschädigten belangt werden, wenn sie es schuldhaft unterläßt, die gesetzlich vorgeschriebenen Versicherungsnachweise zu verlangen oder die Zulassung zurückzunehmen und das Kennzeichen zu entstempeln, sobald ihr das Erlöschen des Versicherungsschutzes mitgeteilt wird[2]). Die Vorschriften der §§ 29a ff und des § 23 Abs. I e StVZO dienen nämlich dem mit der Einführung der Kraftfahrzeug-Haftpflicht-Versicherung verfolgten Zweck, die durch den Betrieb eines Kraftfahrzeugs gefährdeten Verkehrsteilnehmer dadurch zu schützen, daß kein im Verkehr befindliches Kraftfahrzeug ohne Haftpflichtversicherung sein darf. Dies ergibt sich im übrigen aus dem Wortlaut der Einleitung des Gesetzes „über die Einführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter ..." vom 7. 11. 1939 (RGBl. I, S. 2223): „Um den Schutz der Verkehrsopfer wirksamer zu gestalten ..."

Entfällt nach ordnungsmäßiger Erteilung der Genehmigung zu einem späteren Zeitpunkt der Versicherungsschutz, so verwirkt der Unternehmer gem. § 99 Nr. 5 GüKG ein Bußgeld, wenn er dessen ungeachtet Güterbeförderungen durchführt, ohne sich in vorgeschriebenem Umfang erneut versichert zu haben. Im Wiederholungsfall ist die Genehmigungsbehörde gem. § 78 Abs. I Nr. 2 GüKG zum Entzug der Konzession verpflichtet. Wenn sie nicht in dieser Weise einschreitet, kann der Verfügungsberechtigte Ersatz für die ihm daraus erwachsenden Nachteile aus dem Gesichtspunkt der Amtspflichtverletzung verlangen. Aus diesem Grunde haben die Versicherer, mit denen der Unternehmer einen Versicherungsvertrag abgeschlossen hat, gem. § 27 Abs. IV GüKG (§ 2 d. VO vom 20. 7. 1953) das Erlöschen des Versicherungsverhältnisses in den Fällen des § 158c VVG (Unterlassung der Prämienzahlung, Kündigung, Beendigung des Versicherungsverhältnisses auf Zeit) der Genehmigungsbehörde unverzüglich mitzuteilen.

2. Abgrenzung der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung

Von der Versicherungspflicht des Unternehmers in seiner Eigenschaft als Frachtführer nach § 27 Abs. I S. 1 GüKG, durch die in erster Linie dem Interesse der Geschädigten an der Realisierbarkeit ihrer Ersatzansprüche nach Maßgabe der KVO-Vorschriften Rechnung getragen werden soll, ist die Versicherungspflicht des Unternehmers in seiner Eigenschaft als Kraftfahrzeughalter nach dem Gesetz vom 7. 11. 1939 (RGBl. I, S. 2223) zu unterscheiden, die dem Schutz des allgemeinen Verkehrs dient.

Das dem Unternehmer anvertraute Beförderungsgut ist nicht dem allgemeinen Verkehr im Sinne eines Straßenverkehrs zuzurechnen. Haftpflichtmäßig ergibt sich dies auch aus der Vorschrift des § 8a Abs. I S. 2 StVG, wonach befördertes Gut von der Haftpflicht des Fahrzeughalters grundsätzlich ausgenommen ist. Auch über § 16 StVG kann die Haftung des Unternehmers in seiner Eigenschaft als Kraftfahrzeughalter für die Schäden am Transportgut nicht bejaht werden. § 16 StVG enthält keine Haftungserweiterung für den Fahrzeughalter, sondern weist nur daraufhin, daß ein eingetretener Schaden,

[2]) BGH vom 28. 5. 1953 in VersR 1953, S. 284; vom 9. 2. 1956 in VersR 1956, S. 867; OLG Schleswig vom 22. 10. 1953 in DAR 1954, S. 36; Müller § 29d StVZO Anm. 12.

für den der Halter nach den StVG-Vorschriften haftet, nach anderen Vorschriften in größerem Umfang unter Umständen zu ersetzen ist als nach §§ 10 ff StVG. Die Haftungseinschränkung in § 8 a Abs. I S. 2 StVG wird von § 16 StVG nicht betroffen. Haftet der Unternehmer als Fahrzeughalter nicht für die Schäden am Transportgut, so erstreckt sich auch die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung nicht auf diese Transportschäden. Im Schadensfall haftet der Unternehmer ausschließlich in seiner Eigenschaft als Frachtführer, und dieses Haftpflichtrisiko ist durch die KVO-Haftpflichtversicherung abgedeckt, nicht aber zugleich von der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung. Da lediglich der KVO-Haftpflichtversicherer mit diesen Transportschäden befaßt ist, scheidet eine Doppelversicherung im Sinne des § 59 VVG im Verhältnis zum Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherer aus. Der KVO-Haftpflichtversicherer haftet alleine im Deckungsverhältnis für Ersatzansprüche, die aus der Transporttätigkeit des Unternehmers in seiner Eigenschaft als Frachtführer erwachsen („Spezialität der Gefahr")[3]).

3. Versicherungsschutz für begrenzte Gefahren

Die vom Unternehmer gem. § 27 Abs. I S. 1 GüKG abzuschließende Versicherung muß seine Haftung für Schäden nach Maßgabe der Kraftverkehrsordnung abdecken. Sie gilt hingegen nicht seiner Haftung über die KVO-Bestimmungen hinaus, etwa wegen unerlaubter Handlung, Geschäftsführung ohne Auftrag, aus Eigentum oder wegen ungerechtfertigter Bereicherung. Soweit bei einem eingetretenen Schaden eine Anspruchskonkurrenz von Vertragshaftung und Haftung wegen unerlaubter Handlung gegeben ist, sind die Haftpflichtrisiken des Unternehmers, weil sie sich im Rahmen der KVO-Vorschriften halten, von der KVO-Versicherung erfaßt. Der Grund hierfür ist die Gewährung von Versicherungsschutz nur für begrenzte Gefahren. Die Einbeziehung der Ansprüche auf Grund anderer allgemeiner Haftungsvorschriften über den Rahmen der KVO-Vorschriften hinaus würde eine Begrenzung des Risikos mangels ausreichender Bestimmbarkeit nicht zulassen.

4. Umfang der Versicherungspflicht

Der Unternehmer, der eine seiner Haftung nach den KVO-Vorschriften nicht angepaßte Versicherung nimmt, muß sich so behandeln lassen, als habe er sich nicht gem. § 27 Abs. I S. 1 GüKG versichert. Ebensowenig genügt der Unternehmer seiner Versicherungspflicht im Sinne des § 27 Abs. I S. 1 GüKG, wenn er lediglich eine Versicherung für einen einzelnen, bestimmten Beförderungsauftrag abschließt, denn die mit der Einführung einer Pflichtversicherung des Unternehmers angestrebte Sicherheit des Geschädigten ist nur dann gewährleistet, wenn für die Genehmigungsbehörde (§ 15 Abs. IV GüKG) und die Aufsichtsbehörde (§ 27 Abs. V GüKG) jederzeit bei dem sein Gewerbe ausübenden Unternehmer ein bestehender Versicherungsschutz im Rahmen des § 27 Abs. I S. 1 GüKG feststellbar ist. Aus diesem Grunde ist der Unternehmer gem. § 27 Abs. I S. 2 GüKG zum Abschluß einer laufenden Versicherung im Sinne des § 187 Abs. II VVG verpflichtet[4]). Es handelt sich um eine Generalversicherung für alle Transporte während der Versicherungsdauer, bei der der Unternehmer als Versicherungsnehmer von einer Anmeldung der einzelnen Transporte, nicht aber von einer Aufzeichnungspflicht entbunden ist.

---

[3]) Prölss § 149 Anm. 4.

[4]) Hein-Eichhoff-Pukall-Krien § 27 GüKG Anm. 7; Prölss § 187 VVG Anm. 2.

III. Zivilrechtliche Versicherungspflicht

Die Bestimmung des § 38 KVO verweist lediglich auf einen bestehenden Versicherungsschutz in Ansehung der beförderten Güter gegen Schäden im Umfang der Ersatzpflicht des Unternehmers nach der Kraftverkehrsordnung, den der inzwischen aufgelöste Reichskraftwagen-Betriebsverband gem. § 10 GFG zu besorgen hatte. Infolge der Auflösung dieses Verbandes und durch daß Außerkrafttreten des Gesetzes über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen kann die Vorschrift des § 38 Abs. I KVO als überholt angesehen werden. Gem. § 27 Abs. I S. 1 GüKG ist der Unternehmer selber zur Besorgung eines ausreichenden Versicherungsschutzes verpflichtet. Im übrigen konnte der Bestimmung des § 38 Abs. I KVO im Hinblick darauf, daß in ihr lediglich ein bestehender Zustand festgestellt wird und keine Rechtspflicht zum Ausdruck kommt, keine große Bedeutung bei der Beurteilung des Versicherungsverhältnisses in privatrechtlicher Hinsicht zukommen. Ihrem Wortlaut kann eine Verpflichtung des Unternehmers gegenüber dem Absender zum Abschluß einer Versicherung nicht entnommen werden[5]). Für den Verfügungsberechtigten wäre die Verletzung einer derartigen Verbindlichkeit durch den Unternehmer bei dessen Zahlungsunfähigkeit ohnehin wertlos, und in allen anderen Fällen kann er durch den Nichtabschluß eines Versicherungsvertrages nicht als geschädigt gelten[6]).

§ 38 Abs. I KVO ist mit der die Verpflichtung des Unternehmers zum Versicherungsabschluß enthaltenden Vorschrift des § 27 Abs. I S. 1 GüKG unvereinbar und gilt deshalb gem. § 106 Abs. I GüKG als außer Kraft getreten[7]). Den nach wie vor gültigen weiteren Absätzen des § 38 KVO ist eine vertragliche Versicherungspflicht des Unternehmers gegenüber dem Absender nicht zu entnehmen.

B. KVO-Versicherung

I. Als Transportversicherung

Gegenstand einer Versicherung ist regelmäßig der Schutz von bestimmten Interessen gegen bestimmte Gefahren. Entscheidend für die Feststellung der Versicherungsart ist die Frage nach dem versicherten Risiko. Bruck[8]) bezeichnet demzufolge „eine Versicherung gegen alle Gefahren, die dem versicherten Interesse während der Bewegung und der Bereitschaft drohen" als Transportversicherung, läßt aber eine genaue Beschreibunng des versicherten Interesses und der diesem drohenden Gefahren vermissen. Ebenso verfährt Hagen[9]), indem er die Transportversicherung als eine Versicherung ansieht, die die möglichst umfassendste Deckung des Versicherten gegen

[5]) a. A. Heim in ZfV 1956, S. 771.
[6]) Hein § 38 Anm. 1.
[7]) Guelde Vorbem. § 38.
[8]) Bruck S. 16.
[9]) Hagen S. 386.

alle Gefahren erstrebt, die dem versicherten Schiff oder Gut drohen. Prölss[10]) zufolge ist die Transportversicherung „die Versicherung von Gütern oder Transportmitteln gegen die Gefahren des Transports oder der Transportbereitschaft".

Übereinstimmend wird grundsätzlich ein Transport vorausgesetzt, nämlich die Bewegung von Gütern, wozu auch die Zeit der Bewegungsbereitschaft der Beförderungsgüter gezählt wird. Ein Wesensmerkmal der Transportversicherung ist mithin die Transportsituation. Aus der Transportsituation wiederum ergeben sich ursächlich Gefahren. Die Transportsituation ist mithin die conditio sine qua non für die durch die Transportversicherung gedeckten Transportgefahren[11]). In gleicher Weise müssen auch die geschützten Interessen in einem Zusammenhang mit der Transportsituation stehen. Es muß ein Interesse daran bestehen, daß die Transportsituation erhalten bleibt und in der vorgesehenen Weise durchgeführt wird. Das hierauf gerichtete Interesse ist das von der Transportversicherung geschützte Transportinteresse. In diesem Sinne ist die Transportversicherung „eine Versicherung von Transportinteressen gegen Transportgefahren"[12]). Sie ist regelmäßig Sachwertversicherung im Sinne des § 52 VVG und deckt daher grundsätzlich nur den Substanzschaden. Gem. § 129 Abs. I VVG handelt es sich um die Versicherung von Gütern gegen die Transportgefahren. Eine Ausnahme besteht lediglich bei den im Gesetz (§ 129 Abs. II S. 2 VVG) selbst festgelegten Sonderfällen der Kollisionshaftpflichtversicherung. Der Transportversicherer, bei dem das Schiff in einer echten Transportversicherung kaskoversichert ist, deckt gleichzeitig die Haftpflichtinteressen des Versicherungsnehmers bei einem Zusammenstoß von Schiffen. Es handelt sich, was die Haftpflichtrisiken betrifft, um eine echte Haftpflichtversicherung, auch wenn sie bei einem Transportversicherer aus Zweckmäßigkeitsgründen genommen wird[13]). Die Transportversicherung ist gleichzeitig eine Interessenversicherung, die dem Versicherungsnehmer gegen die Beeinträchtigung seines Eigentümerinteresses, als einer Beeinträchtigung eines Interesses an Aktiven, vor den mit der Beförderung verbundenen Gefahren für das Transportgut Schutz gewährt. Versicherungsnehmer ist der Be- oder Entlader als Auftraggeber des Frachtführers und zugleich Geschädigter, dem im Schadensumfang unmittelbare Ansprüche gegen den Versicherer zustehen.

Bei der KVO-Versicherung handelt es sich jedoch nicht um eine Versicherung von Eigentümerinteressen, sondern, wie noch auszuführen ist, um eine Versicherung der Haftpflichtinteressen des Frachtführers, dem ausschließlich als Versicherten Ansprüche gegen den KVO-Versicherer zustehen. Außerdem umfaßt die gem. § 27 GüKG zu nehmende Versicherung nicht nur Sachschäden (§ 29 KVO), sondern auch die in § 31 KVO aufgezählten mittelbaren Schäden, was bei einer reinen Transportversicherung nicht der Fall ist[14]).

---

[10]) Prölss § 129 Anm. 1.
[11]) Schultze in VersR 1950, S. 157.
[12]) Schultze a. a. O.
[13]) RGZ 59, S. 158 (160); Bischoff in VersR 1952, S. 218; Prölss § 129 Anm. 5; a. A. Möller in ZfV 1951, S. 463.
[14]) OLG Düsseldorf vom 9. 4. 1957 in VersR 1957, S. 579.

II. Als Haftpflichtversicherung

1. Versicherung der Haftpflichtinteressen des Unternehmers

Der Wortlaut der an sich bedeutungslosen Vorschrift des § 38 Abs. I KVO und der in ihr genannten Bestimmung des § 10 GFG entspricht der Terminologie der Transportversicherung als einer Sachversicherung. Es sollen Güter gegen Schäden versichert werden. Der Abschluß der KVO-Versicherung oblag nach beiden Bestimmungen dem Reichskraftwagen-Betriebsverband. Insofern könnte die KVO-Versicherung als Transportversicherung für fremde Rechnung gelten. Versicherter und Anspruchsberechtigter gegenüber den Versicherern wäre der Auftraggeber des Frachtführers. Im Ergebnis würde es sich um die gleiche rechtliche Konstruktion wie bei der Speditionsversicherung handeln, bei der der Spediteur im Auftrag und im Interesse seines Vertragspartners — unter gleichzeitiger weitgehender Freizeichnung von seiner eigenen persönlichen Haftung gegenüber dem Geschädigten — den Versicherungsschutz besorgt.

Eine Freizeichnung von seiner eigenen Haftung gegenüber dem Verfügungsberechtigten kann der Unternehmer des gewerblichen Güterfernverkehrs im Gegensatz zum Spediteur mit Rücksicht auf das ius cogens der §§ 22, 26 GüKG indessen nicht erreichen. Trotz des KVO-Versicherungsschutzes richten sich im Schadensfall die Haftpflichtansprüche des Verfügungsberechtigten ausschließlich gegen den Unternehmer als Haftpflichtigen. Aus diesem Grunde bestimmt § 27 Abs. I GüKG, daß der Unternehmer sich gegen alle Schäden, für die er nach den KVO-Vorschriften haftet, zu versichern hat. Ebenso schrieb bereits § 10 Abs. I GFÄG in Abweichung vom Wortlaut des § 10 GFG eindeutig vor, daß sich der Güterfernverkehrs-Unternehmer im Haftungsumfang der Kraftverkehrsordnung zu versichern hatte. Dies läßt einerseits das Interesse des Unternehmers an einer Absicherung seines ganzen Vermögens gegen die ihm aus der Güterbeförderung erwachsenden Haftpflichtgefahren erkennen, und andererseits wird mittelbar zugleich dem Bedürfnis der Ladungsbeteiligten Rechnung getragen, indem die Realisierbarkeit ihrer berechtigten Ersatzansprüche im Schadensfall gewährleistet wird. Daß es sich bei der KVO-Versicherung um eine Versicherung der Haftpflichtinteressen des Unternehmers und nicht der Sacheigentümerinteressen des Auftraggebers handelt, folgt auch aus § 38 Abs. III KVO. Nach dieser Vorschrift ist der Unternehmer auf Verlangen des Haftpflichtberechtigten verpflichtet, die ihm aus der Versicherung zustehenden Rechte abzutreten. Mithin ist bei der KVO-Versicherung der Unternehmer Versicherter und als solcher im Versicherungsfall im Deckungsverhältnis anspruchsberechtigt.

Der Verfügungsberechtigte erlangt lediglich gem. § 38 Abs. III KVO vom Unternehmer abgeleitete Rechte gegen die KVO-Versicherer. An dem KVO-Versicherungsverhältnis ist er nicht als Versicherter beteiligt. Sein Eigentümerinteresse ist durch die KVO-Versicherung nicht geschützt. Der Unternehmer hat ein solches Interesse nicht, so daß die KVO-Versicherung mit dem Unternehmer als Versicherten nicht als Sachinteressenversicherung gelten kann[15]). Die KVO-Versicherung ist vielmehr in Ansehung des geschützten Interesses des Unternehmers, durch die KVO-Haftung nicht in sei-

[15]) Möller in ZfV 1951, S. 462/463.

nem gesamten Vermögen belastet zu werden, Passivenversicherung, die eine scharfe Trennung zwischen Haftpflichtverhältnis einerseits und Versicherungs-Deckungsverhältnis andererseits erfordert.

Der Wortlaut der scheinbar den §§ 38 Abs. I KVO, 10 Abs. I Ziff. 4 GFG widersprechenden Vorschrift des § 38 Abs. III KVO gibt zugleich Aufschluß darüber, daß seitens der Verfasser der Kraftverkehrsordnung von vornherein nur an eine KVO-Haftpflichtversicherung gedacht worden ist. Deshalb sind bei der Festsetzung der Haftung in der Kraftverkehrsordnung maßgebend die Versicherer beteiligt gewesen, um das von ihnen letzten Endes zu tragende Haftpflichtrisiko zu bestimmen. Tatsächlich ist die KVO-Versicherung immer als Haftpflichtversicherung angesehen worden. Obwohl auf die Ersatzpflicht des Unternehmers Bezug genommen wurde, war die Formulierung der §§ 38 Abs. I KVO, 10 Abs. I GFG irreführend, weil zu Unrecht auf eine Sachversicherung geschlossen werden konnte. Inhaltlich gesehen, enthielten die beiden Vorschriften keinen Widerspruch; denn durch die KVO-Versicherung als Versicherung des Haftpflichtinteresses des Unternehmers war zugleich ein mittelbarer Schutz der beförderten Güter im Umfang der KVO-Haftung auch für die Ladungsbeteiligten erreicht worden.

2. Befreiungs- und Rechtsschutzanspruch gegen den Versicherer

Die deutliche Trennung von Haftpflichtverhältnis und Deckungsverhältnis ist der Haftpflichtversicherung eigen (Trennungsprinzip). Desgleichen findet sich bei ihr der „Grundsatz der Spezialität der Gefahr“ [16]). Im Gegensatz zur Transportversicherung, die den Schutz gegen alle dem Beförderungsgut aus der Transportsituation erwachsenden Gefahren zum Gegenstand hat („Grundsatz der Universalität von Gefahren“), nimmt der Haftpflichtversicherer eine Konkretisierung der von ihm zu übernehmenden Risiken vor. Es wird nur die aus einer bestimmten, von vornherein festgelegten Gefahrenlage entspringende Haftpflicht versichert. In der KVO-Haftpflichtversicherung erfolgte diese Konkretisierung der Risiken durch die Beteiligung der Versicherer an der Festlegung des Haftungsumfangs in der Kraftverkehrsordnung; denn gem. §§ 149, 150 VVG hat der Haftpflichtversicherer den Versicherungsnehmer nach Maßgabe des Versicherungsvertrages von allen Schadensersatzansprüchen freizustellen (Befreiungsanspruch) [17]). Dieser Deckungs- oder Befreiungsanspruch wird von der Haftpflichtversicherung nur dann gewährt, wenn der Versicherte aus dem im Versicherungsvertrag unter Versicherungsschutz gestellten Rechtsverhältnis auf Grund gesetzlicher Haftpflichtbestimmungen privatrechtlichen Inhalts haftpflichtig geworden ist [18]). In den KVO-Versicherungsverträgen sind nur die Haftpflichtrisiken des Unternehmers im Umfang seiner Ersatzpflicht nach den KVO-Vorschriften abgedeckt (primäre Risikobeschränkung).

Daneben hat bei der Versicherung von Haftpflichtinteressen der Versicherte einen Anspruch auf Rechtsschutz (vgl. § 3 Abs. II Nr. 1 der Allgemeinen

---

[16]) Prölss § 149 VVG Anm. 4.
[17]) RGZ 70, 261; 71, 366; 158, 6; BGHZ 7, 244; BGH vom 23. 5. 1957 in VersR 1957, S. 385.
[18]) OLG Celle vom 12. 12. 1957 in VersR 1958, S. 81.

Haftpflicht-Versicherungsbedingungen), der bei begründeten und bei unbegründeten Ersatzansprüchen des Geschädigten besteht und mit der tatsächlichen Inanspruchnahme des Versicherten durch den Geschädigten fällig wird.

3. Besonderheiten der KVO-Haftpflichtversicherung

Die KVO-Versicherung ist eine Haftpflichtversicherung[19]), die verschiedentlich im Hinblick auf ihre Besonderheiten auch als „Güterschadens-"[20]) oder „Transporthaftpflichtversicherung"[21]) bezeichnet wird. Sie unterliegt gem. § 1 Abs. I S. 2 VAG, § 27 GüKG nicht der Aufsicht, was sonst außer bei Rückversicherungen und Versicherungen gegen Kursverluste gem. § 148 VAG lediglich bei der Transportversicherung der Fall ist. Infolge der auch in ihrem Mittelpunkt stehenden Transportgefahren sind von Anfang an bei den beteiligten Versicherern die Transportversicherungs-Abteilungen mit ihr befaßt worden. Daß bei der KVO- Versicherung im Gegensatz zu den allgemeinen Haftpflichtversicherungen gem. § 27 Abs. I S. 2 GüKG, § 187 VVG der Grundsatz der Vertragsfreiheit gilt, hat indessen mit ihrem Transportcharakter nichts zu tun. Diese Befreiung von den formalen Beschränkungen läßt sich nicht damit erklären, daß sie der in § 187 Abs. I VVG genannten Transportversicherung von Gütern sehr ähnlich sei und daß deshalb der Grundsatz der Vertragsfreiheit auch für sie gelten müsse[22]). Vielmehr bleiben die im Versicherungsvertragsgesetz enthaltenen Beschränkungen außer Anwendung, weil die KVO-Versicherung eine laufende Versicherung ist (§ 187 Abs. II VVG) und es möglich sein muß, sie den jeweiligen praktischen Bedürfnissen der Wirtschaft anzupassen. Überdies konnte die Ausgestaltung des Versicherungsvertrages bedenkenlos den Beteiligten überlassen werden, nachdem der Umfang des Versicherungsschutzes durch § 27 Abs. I S. 1 GüKG gesetzlich zwingend vorgeschrieben worden ist.

Die Verschmelzung von Haftpflichtversicherungs- mit Transportversicherungsmerkmalen findet sich nicht nur bei der KVO-Versicherung. Das Gesetz sieht gem. §§ 779 HGB, 133 VVG den Einschluß von Haftpflichtinteressen in eine Transportversicherung vor; gem. § 820 Abs. II Ziff. 7 HGB in Verbindung mit § 129 Abs. II VVG haftet der Transportversicherer in Verbindung mit der Kaskoversicherung auch für Schäden, die der Versicherungsnehmer dadurch erleidet, daß er den einem Dritten zugefügten Schaden zu ersetzen hat[23]). Auch hier kommt eine Verflechtung von Transportversicherungsmerkmalen mit dem Schutz von Haftpflichtinteressen zum Ausdruck, so daß, rechtlich gesehen, die Bezeichnung der KVO-Versicherung als „Transporthaftpflicht-Versicherung" oder „Güterschadenshaftpflicht-Versicherung" zulässig und im Hinblick auf ihre Besonderheiten auch zutreffend ist[24]), was an ihrem vordergründigen Haftpflichtversicherungscharakter allerdings nichts ändert. Sie ist eine Versicherung des Frachtführers gegen die sich aus der Transportsituation möglicherweise für sein Vermögen infolge seiner Inanspruchnahme durch den Geschädigten ergebenden Nachteile.

---

[19]) Baumbach-Duden Anh. I zu § 452, Anm. zu § 27 GüKG; Bischoff in VersR 1952, S. 217 ff; Guelde § 38 Vorbem; Heim in ZfV 1956, S. 771; Hein-Eichhoff-Pukall-Krien § 27 GüKG Anm. 4 — 6; Roesch in NJW 1953, S. 331; Voigt in VW 1950, S. 95.

[20]) Hein § 38 Anm. 1; Heim in ZfV 1956, S. 771.

[21]) Möller in ZfV 1951, S. 462/463; Schultze in VersR 1950, S. 157.

[22]) Guelde § 38 Vorbem.

[23]) Schultze in VersR 1950, S. 157.

[24]) a. A. Bischoff in VersR 1952, S. 218.

C. KVO-Versicherungs-Policen

I. Gegenstand der KVO-Policen

Das Deckungsverhältnis zwischen dem Unternehmer des gewerblichen Güterfernverkehrs und den Versicherern wird infolge der gem. § 27 Abs. I S. 2 GüKG, § 187 Abs. II VVG bei der KVO-Versicherung vorgesehenen Vertragsfreiheit unter Berücksichtigung des durch § 27 Abs. I S. 1 GüKG vorgeschriebenen Umfangs des Versicherungsschutzes auf Grund frei vereinbarter Versicherungsbedingungen und nur ergänzend von den Vorschriften des Versicherungsvertrags-Gesetzes bestimmt. Diese rechtliche Ausgestaltung des Versicherungsverhältnisses, von der allgemein der Wert und die Güte eines Versicherungsschutzes abhängen, findet sich bei der KVO-Versicherung in den Allgemeinen Versicherungsbedingungen zweier KVO-Policen: Der KVO-Bundespolice und der Einzelpolice.

1. Bedeutung von Allgemeinen Versicherungsbedingungen

Die Allgemeinen Versicherungsbedingungen sind nichts anderes als Vertragsschablonen beziehungsweise schablonisierte Vertragsbedingungen, die von den verschiedenen Versicherern der einzelnen Versicherungszweige aufgestellt werden und dazu bestimmt sind, später dann in die mit den jeweiligen Versicherungsnehmern abzuschließenden Versicherungsverträge als Bestandteil aufgenommen zu werden[25]). Dogmatisch sind sie Vertragsabreden. Der Versicherungsantrag enthält zugleich das Angebot, sich den Allgemeinen Versicherungsbedingungen zu unterwerfen. Durch die Annahme der Offerte werden sie Vertragsbestandteil, so daß bei jedem Versicherungsvertrag nachgeprüft werden muß, ob die Allgemeinen Versicherungsbedingungen vereinbart und somit Vertragsinhalt geworden sind[26]). Dabei braucht über den Inhalt der Allgemeinen Versicherungsbedingungen nicht verhandelt worden zu sein[27]). Vielfach bleibt dem Versicherungsnehmer kein anderer Weg als die Benutzung eines Antragsformulars, auf dem die Allgemeinen Versicherungsbedingungen vorgedruckt sind.

Die Allgemeinen Versicherungsbedingungen hängen auf das Engste mit dem Wesen der Versicherung zusammen, deren Prinzip darauf beruht, eine mehr oder weniger große Anzahl gleichartiger Risiken planmäßig zu einer Gefahrengemeinschaft zusammenzufassen. Das setzt wiederum voraus, daß auch die rechtliche Ordnung der auf diese Weise zusammengefaßten Versicherungsverhältnisse weitgehend einheitlich ausgerichtet wird. Diese Aufgabe fällt den Allgemeinen Versicherungsbedingungen zu, deren Ordnungsfunktion allein eine adaequate Ausgestaltung der Versicherungsverhältnisse gewährleistet, weil das außerordentlich vielgestaltige und sich ständig weiter entwickelnde Versicherungswesen sich nur in sehr beschränktem Umfang für eine normative Erfassung durch das notwendigerweise starre Gesetzesrecht eignet.

2. Die in der KVO-Bundespolice enthaltenen Versicherungsbedingungen sind von den beteiligten, in Poolform arbeitenden Versicherungsgesellschaften im

[25]) Bruck-Möller, Einl. Anm. 21; Ehrenzweig S. 7.
[26]) Bruck-Möller, Einl. Anm. 21; Ehrenzweig S. 15
[27]) BGHZ 3, 203; Bruck-Möller Einl. Anm. 25.

Einvernehmen mit der „Bundeszentralgenossenschaft Straßenverkehr" (BZG) eGmbH aufgestellt worden. Gleichzeitig ist in Form eines Kollektivvertrages verbindlich festgelegt worden, daß diese Versicherungsbedingungen Bestandteil eines jeden Versicherungsvertrages werden, den die den genannten Straßenverkehrs- und Fernverkehrs-Genossenschaften angeschlossenen Transportunternehmer seit dem 1. 1. 1959 abschließen. Auf diese Weise ist den Fuhrunternehmern bekannt, welche Versicherungsbedingungen Inhalt ihres Versicherungsvertrages sind, den die für sie handelnden Verkehrsgenossenschaften abschließen. Es handelt sich dabei um eine unmittelbare Stellvertretung der Frachtführer, die auch bei der Bundespolice Versicherungsnehmer sind.

Gem. Ziff. I der Bundes-Police übernehmen die Versicherer „nach Maßgabe der vertraglich festgelegten Bedingungen Versicherungsschutz für alle diejenigen Schäden an den im gewerblichen Güterfernverkehr mit Lastkraftwagen beförderten Gütern beziehungsweise für solche Vermögensschäden, für die der Güterfernverkehrs-Unternehmer nach der Kraftverkehrsordnung Ersatz zu leisten hat". Dabei bezieht sich der Relativsatz dem Haftpflichtversicherungscharakter der KVO-Versicherung entsprechend gleichermaßen auf die genannten Güter- wie Vermögensschäden.

3. KVO-Einzel-Police

Während bei der Bundes-Police im Zeitpunkt der Aufstellung der Versicherungsbedingungen ein bestimmbarer Personenkreis von Versicherungsnehmern feststand, wird die Einzel-Police nicht von organisatorisch zusammengeschlossenen Unternehmern gezeichnet. Eine verbindliche Vereinbarung, nur unter Zugrundelegung der aufgestellten Versicherungsbedingungen Verträge abzuschließen, konnte daher nicht getroffen werden. Es bedarf daher beim Abschluß eines jeden Einzel-Versicherungsvertrages der ausdrücklichen Unterwerfung des Versicherungsnehmers unter die Bedingungen. Die unter Mitwirkung der Berufsorganisationen des gewerblichen Güterfernverkehrs aufgestellten, mit den Bestimmungen der KVO-Bundespolice weitgehend übereinstimmenden Versicherungsbedingungen der Einzel-Police haben die Bedeutung von schablonisierten Vertragsbedingungen, dazu bestimmt, in den Versicherungsvertrag als Bestandteil aufgenommen zu werden.

Im übrigen besteht, rechtlich gesehen, kein Unterschied zwischen beiden KVO-Policen. Nach beiden Policen genießt der Unternehmer Versicherungsschutz im Umfang seiner Haftpflicht nach den KVO-Bestimmungen. Der Versicherungsschutz begründet nach beiden KVO-Policen den Anspruch des Unternehmers, von Schadensersatzansprüchen freigestellt zu werden (Befreiungsanspruch), und seinen Anspruch, gegenüber begründeten oder unbegründeten Ersatzansprüchen des Verfügungsberechtigten Rechtsschutz zu erlangen (Rechtsschutzanspruch) — § 2 Nr. 3 BundesPol.; § 2 Nr. 1 EinzelPol. —.

II. Umfang des Versicherungsschutzes

1. Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit des Unternehmers als Risikoausschlüsse

Gem. § 27 Abs. I S. 1 GüKG hat sich der Unternehmer des gewerblichen Güterfernverkehrs gegen alle Schäden zu versichern, für die er nach der Kraft-

verkehrsordnung haftet. Dementsprechend decken die Versicherer nach beiden Policen (§ 2 Nr. 1 BundesPol.; § 2 Nr. 1 EinzelPol.) die Schäden an den beförderten Gütern und Vermögensschäden im Umfang der KVO-Ersatzpflicht des Unternehmers ab. Da die KVO-Versicherung Haftpflichtversicherung ist, ist es naheliegend, gem. § 152 VVG Schäden von der KVO-Versicherung auszuschließen, die vom Unternehmer vorsätzlich verursacht worden sind[28]). Gem. § 152 VVG gilt zumindest Vorsatz grundsätzlich als unversicherbar, weil jede andere Regelung einem vorsätzlichen Handeln des Unternehmers durch Freistellung von Ersatzansprüchen Vorschub leisten würde und somit gem. § 138 BGB nichtig wäre. Diese Risikoausschlüsse würden auch gegenüber dem Verfügungsberechtigten gelten; denn der Versicherer ist auch in Ansehung des geschädigten Dritten gem. § 158c Abs. III VVG nur im Rahmen der von ihm übernommenen Gefahr zur Leistung verpflichtet. Die Leistungspflicht der KVO-Versicherer bei Vorsatz und in Erweiterung der dispositiven Vorschrift des § 152 VVG bei grober Fahrlässigkeit des Unternehmers auszuschließen, würde dazu führen, daß der mit derartigen Risikoausschlüssen behaftete Versicherungsschutz nicht dem in § 27 Abs. I S. 1 GüKG vorgeschriebenen Umfang entspricht; denn auch für ein derartiges Verschulden haftet grundsätzlich der Unternehmer nach den KVO-Vorschriften. Deckt sich aber der Umfang des Versicherungsschutzes nicht vollkommen mit dem Umfang der Haftung des Unternehmers nach der Kraftverkehrsordnung, so besteht keine Versicherung im Sinne des § 27 Abs. I S. 1 GüKG[29]). Eine derartige Versicherung mit den genannten Risikoausschlüssen ist gesetzwidrig mit den sich daraus ergebenden Rechtsfolgen.

2. Leistungspflicht des KVO-Versicherers bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit des Unternehmers in Ansehung des geschädigten Dritten

Nach dem Versicherungsvertragsgesetz hängt die Gewährung von Versicherungsschutz von dem Grad des Verschuldens des Versicherten und der Art der Versicherung ab. So entfällt gem. § 130 VVG der Versicherungsschutz bei der Transportversicherung bereits dann, wenn dem Versicherungsnehmer lediglich Fahrlässigkeit im Sinne des § 276 BGB zur Last fällt, während bei der Haftpflichtversicherung grundsätzlich die vorsätzliche Schadensherbeiführung gemäß § 152 VVG zur Versagung des Versicherungsschutzes führt. Diese Vorschrift ist abdingbar, so daß auch bei grober Fahrlässigkeit des Versicherten vereinbarungsgemäß der Versicherer von seiner Leistungspflicht befreit werden kann.

Bei der KVO-Versicherung als Haftpflichtversicherung wird bei leichter Fahrlässigkeit des Unternehmers Versicherungsschutz gewährt. Beide KVO-Policen tragen dem Grundgedanken der Vorschrift des § 152 VVG insofern Rechnung, als im Falle der vorsätzlichen und grob fahrlässigen Schadensverursachung durch den Unternehmer der Versicherer ihm gegenüber gem. § 6 Nr. 3b Bundes-Police und § 7 Abs. I Einzel-Police von seiner Leistungspflicht entbunden ist. Auch in Ansehung des geschädigten Dritten ist der Haftpflichtversicherer nur im Rahmen der von ihm beim Vertragsabschluß

[28]) Guelde Vorbem. zu § 38; Heim in VW 1956, S. 68/69; Voigt in DAR 1951, S. 73 und VW 1950, S. 95, der später in RdK 1953, S. 147, seine Ansicht revidierte.
[29]) Hein-Eichhoff-Pukall-Krien § 27 GüKG Anm. 6.

übernommenen Gefahr zur Leistung verpflichtet (§ 158c Abs. III VVG)[30]. Im Hinblick auf den durch § 27 Abs. I S. 1 GüKG vorgeschriebenen Umfang des Versicherungsschutzes, der der Haftung des Unternehmers nach den KVO-Vorschriften entsprechen muß und deshalb auch sich auf vorsätzliche oder grob fahrlässige Schadensverursachung, soweit sie nach den KVO-Vorschriften zum Schadensersatz führt, erstreckt, konnten Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit des versicherten Transportunternehmers keine Risikoausschlüsse bei der KVO-Versicherung sein. In Abweichung von § 152 VVG zählt in der KVO-Versicherung der Vorsatz wie die grobe Fahrlässigkeit des Frachtführers zu den Obliegenheitsverletzungen. Bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Schadensherbeiführung durch den Unternehmer ist der KVO-Versicherer daher zur Leistung in Ansehung des Haftpflichtberechtigten verpflichtet und kann gem. § 158 f VVG im Regreßweg Ersatz in Höhe seiner Aufwendungen vom Unternehmer verlangen.

Gem. § 7 Abs. I Einzel-Police steht den Versicherern ein Regreßrecht gegenüber dem Unternehmer zu, soweit sie „dem Verfügungsberechtigten gegenüber für einen Schaden auch dann einzutreten haben, wenn dieser von dem Unternehmer vorsätzlich oder grobfahrlässig herbeigeführt wurde", Dies ist gem. § 27 Abs. I S. 1 GüKG, § 2 Abs. I Einzel-Police der Fall, wenn der Unternehmer für einen derartigen Schaden nach der Kraftverkehrsordnung haftet. Diese gewählte Formulierung ist unter Umständen irreführend, weil auf einen eigenen Anspruch des Haftpflichtberechtigten gegen den Versicherer geschlossen werden könnte. Indessen steht zweifelsfrei fest, daß es sich bei der KVO-Versicherung um eine Haftpflichtversicherung handelt, bei der der Unternehmer Versicherter ist. Der Wortlaut des § 7 Abs. I Einzel-Police besagt nichts anderes, als daß die KVO-Versicherer in Ansehung des Dritten, im Verhältnis zu ihm leistungspflichtig sind und daß der Dritte Ersatz seines Schadens auch bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit des Frachtführers erlangt.

Bei der Bundes-Police findet sich die Leistungsfreiheit der Versicherer gegenüber dem Unternehmer bei vorsätzlicher oder grobfahrlässiger Schadensverursachung unter der Überschrift „Obliegenheiten des Unternehmers im Schadensfall" in § 6 Nr. 3b. Zugleich wird in § 6 Nr. 5 auf die entsprechende Anwendung der §§ 158b bis 158g VVG zugunsten des geschädigten Dritten (Verfügungsberechtigten) ausdrücklich hingewiesen. Das außerdem in § 6 Nr. 3 Bundes-Police für den leistenden Versicherer vorgesehene Regreßrecht gegenüber dem Unternehmer bringt ebenfalls zum Ausdruck, daß die Leistungsfreiheit des Versicherers nur gegenüber dem Unternehmer besteht, nicht aber in Ansehung des geschädigten Dritten; denn Regreß kann nur genommen werden, wenn im Verhältnis zum geschädigten Dritten zu Recht Ersatz geleistet worden ist[31].

3. Leistungspflicht des KVO-Versicherers bei schuldhaftem Verhalten der Kraftfahrer des Unternehmers

Der KVO-Versicherer bleibt gegenüber dem versicherten Unternehmer zur Leistung verpflichtet, wenn dessen Kraftfahrer einen nach den KVO-Vorschriften zu ersetzenden Schaden vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht.

[30]) OLG Köln vom 20. 6. 1951 in DAR 1951, S. 205; Clauß in ZfV 1956, S. 131; Voigt in VW 1950, S. 95.
[31]) Clauß in ZfV 1954, S. 131.

Der Versicherungsschutz erstreckt sich ausschließlich auf die Haftpflichtinteressen des Unternehmers. Wenn der Frachtführer für einen durch seine Kraftfahrer schuldhaft verursachten Schaden nach den KVO-Bestimmungen ersatzpflichtig ist, so handelt es sich hierbei um Haftpflichtrisiken des Unternehmers, für die KVO-Versicherungsschutz besteht. In Höhe seiner Inanspruchnahme durch den Geschädigten erlangt der Unternehmer Ersatzansprüche gegen seinen schuldhaft handelnden Kraftfahrer, die gem. § 67 Abs. I S. 1 VVG auf den leistenden KVO-Versicherer übergehen. Der beim Transportunternehmer angestellte Kraftfahrer ist nicht Mitversicherter. Ihm gegenüber ist der KVO-Versicherer nicht zur Entlastung von Ersatzansprüchen verpflichtet. Im übrigen müßte der KVO-Versicherer den Unternehmer auch dann von Ersatzansprüchen entlasten, wenn der angestellte Kraftfahrer Mitversicherter wäre und einen Schaden schuldhaft verursacht; denn er könnte sich nur gegenüber dem schuldhaft handelnden Mitversicherten auf seine Leistungsfreiheit berufen[32]).

Etwas anderes gilt nur dann, wenn ein Schaden durch einen Repräsentanten schuldhaft verursacht wird. Schuldhafte Schadensverursachung eines Repräsentanten muß sich der Versicherte wie eigenes schuldhaftes Handeln entgegenhalten lassen. Repräsentant ist derjenige, der in dem Geschäftsbereich, zu welchem das versicherte Risiko gehört, auf Grund eines Vertretungs- oder ähnlichen Verhältnisses an die Stelle des Versicherten getreten ist[33]). Der Betreffende muß die Befugnis zum selbständigen rechtlichen Handeln für den Versicherten innerhalb des infragekommenden Geschäftskreises haben und im Einzelfall in dieser Richtung tätig werden[34]). Der Kraftfahrer des Fuhrunternehmers hat eine derartige selbständige Vertretungsbefugnis nicht. Er ist streng weisungsgebunden und führt lediglich die ihm aufgetragenen Transporte durch. Die Lenkung des Fahrzeugs ist kein selbständiges rechtliches Handeln, so daß er nicht Repräsentant des Unternehmers ist[35]).

4. Leistungspflicht des KVO-Versicherers gegenüber gutgläubigen Dritten bei Nichtabschluß eines Versicherungsvertrages

In den praktisch seltenen, aber denkbaren Fällen, in denen es zum Abschluß eines KVO-Versicherungsvertrages aus irgendwelchen Gründen nicht gekommen ist, der Unternehmer aber gleichwohl auf Grund einer bei der Genehmigungsbehörde eingegangenen, unwiderrufenen Versicherungs-Bestätigungskarte die Konzession zum Güterfernverkehr erlangt hat, kann sich der Geschädigte nicht unmittelbar auf die seinem Schutz dienenden §§ 158c ff VVG berufen. Bei diesen Bestimmungen ist von einer wirksamen vertraglichen Deckungszusage auszugehen, die infolge eines Mangels im Versicherungsverhältnis später entfallen ist (§ 158c Abs. I, II VVG). Hat der Unternehmer im Genehmigungsverfahren eine Versicherungsbestätigung vorweisen können, ohne daß es zum Abschluß eines KVO-Versicherungsvertrages gekommen ist, und wird ihm die Genehmigung erteilt, so hat der KVO-Versicherer den Anschein eines bestehenden Versicherungsschutzes hervorgerufen und muß ihn dem gutgläubigen Verfügungsberechtigten gegenüber ver-

---

[32]) Eberhard in ZfV 1958, S. 518.
[33]) RGZ 135, S. 171.
[34]) Eberhard in ZfV 1958, S. 518.
[35]) OLG Celle vom 31. 1. 1955 in ZfV 1955, S. 148 (149).

antworten. Die Rechtslage ist die gleiche, wie wenn ein wirksames Versicherungsvertragsverhältnis — aus dem Verfügungsberechtigten unbekannten Gründen — später aufgehoben wird oder sich als unwirksam herausstellt und eine Benachrichtigung an die Genehmigungsbehörde unterbleibt. Die schutzwürdigen Interessen des Ladungsbeteiligten erfordern deshalb ebenfalls die Fiktion eines gesetzlichen Schuldverhältnisses mit einer Leistungspflicht des Versicherers infolge des durch ihn hervorgerufenen Anscheins und demgemäß eine entsprechende Anwendung des § 158c VVG zugunsten des Geschädigten[36]).

III. Nichtbeteiligung des Verfügungsberechtigten am Versicherungsverhältnis

1. Leistung an den geschädigten Dritten

Obgleich der wesentlichste Grund für die Einführung einer Güterschadens-Haftpflichtversicherung der Schutz der Interessen des Verfügungsberechtigten gewesen ist, ist dieser *nicht* am Versicherungsvertrag als *Partei* beteiligt. Ihm steht auch kein selbständiges Forderungsrecht gegen die KVO-Versicherer aus dem Gesichtspunkt eines Vertrages zugunsten Dritter zu[37]). Lediglich der Unternehmer hat neben dem Rechtsschutzanspruch einen *Schuldbefreiungsanspruch*[38]) gegenüber den Versicherern, soweit berechtigte Schadensersatzansprüche auf Grund der KVO-Vorschriften gegen ihn geltend gemacht werden. Dieses vertragliche Recht des Unternehmers, von Schadensersatzansprüchen freigestellt zu werden, ist der Grund dafür, daß gem. § 156 VVG die Auszahlung der Versicherungssumme grundsätzlich an den geschädigten Dritten und nicht an den Unternehmer zu erfolgen hat.

Die KVO-Versicherung ist keine Summen-, sondern eine Schadensversicherung. Der KVO-Haftpflichtversicherer ist deshalb nicht verpflichtet, im Versicherungsfall eine vereinbarte Versicherungssumme zu zahlen, sondern er hat dem Unternehmer den Vermögensschaden zu ersetzen, der darin besteht, daß dieser durch den Versicherungsfall mit einer Haftpflichtschuld belastet worden ist. Die Entlastung von dieser Schuld ist Gegenstand der KVO-Haftpflichtversicherung.

Gemäß § 362 BGB erlischt das Schuldverhältnis, wenn die geschuldete Leistung an den Gläubiger bewirkt wird. Gläubiger des Versicherungsanspruchs ist der Unternehmer als Versicherter. Ihm gegenüber ist der Versicherungsanspruch erfüllt, sobald er von seinen Haftpflichtverbindlichkeiten befreit ist, was nicht durch eine Zahlung der Schadenssumme an ihn erfolgen kann, weil dann die Ansprüche des Haftpflichtgläubigers ihm gegenüber fortbestehen würden. Die Vorschrift des § 364 Abs. I BGB, wonach der Gläubiger auch eine andere als die geschuldete Leistung an Erfüllungs Statt annehmen kann, wird durch die besondere Bestimmung des § 156 Abs. I VVG bis zur Befriedigung der Haftpflichtansprüche des Dritten für das Haftpflichtversicherungs-Vertragsverhältnis ausgeschlossen. Dem Haftpflichtberechtigten gegenüber ist gem. § 156 Abs. I VVG jede Verfügung über die Entschädigungsforderung unwirksam. „Verfügung" im Sinne dieser Vorschrift entspricht dem bürger-

[36]) OLG Karlsruhe vom 2. 11. 1956 in VersR 1956, S. 776; Prölss § 156b in Verb. mit Zusatz zu § 1 Anm. 1.
[37]) RGZ 124, 238; 141, 419.
[38]) Bruck S. 78; Möller in JW 1934, S. 1077; BGHZ 7, 244 (246).

lich-rechtlichen Begriff und ist somit jede Handlung, die unmittelbar auf Änderung, Übertragung, Belastung oder Vernichtung der Entschädigungsforderung hinausläuft. Demzufolge bedeutet auch die Annahme der Versicherungssumme durch den Unternehmer im Hinblick auf § 364 Abs. I BGB eine Verfügung[39]), auf deren Unwirksamkeit sich zwar nicht der Unternehmer als Gläubiger des Versicherungsanspruches dem Versicherer gegenüber berufen kann, die aber gem. § 156 Abs. I VVG der Dritte nicht gegen sich gelten zu lassen braucht. Der Dritte kann als Haftpflichtgläubiger vielmehr infolge der relativen Unwirksamkeit der Verfügung den Versicherungsanspruch des Unternehmers pfänden und sich überweisen lassen, wie wenn er noch vorhanden wäre[40]).

Der Wortlaut des § 156 Abs. II VVG zwingt nicht zum Ausschluß eines Wahlrechts des Versicherers[41]), die Versicherungssumme entweder an den Versicherten oder an den Haftpflichtgläubiger zu zahlen. Diese Vorschrift muß in ihrem Zusammenhang mit § 156 Abs. I VVG verstanden werden, wobei zwei Fälle zu unterscheiden sind:

Solange die Ansprüche des Haftpflichtberechtigten gegen den Unternehmer bestehen, kann der Versicherer die ihm aus dem Deckungsverhältnis gegenüber dem Unternehmer im Versicherungsfall erwachsende Verbindlichkeit nur durch die Befriedigung der Ersatzansprüche des Haftpflichtgläubigers erfüllen, wobei dieser Erfolg durch die Aushändigung der Zahlungsmittel an den versicherten Unternehmer nicht herbeigeführt wird[42]). Der Versicherer ist daher nicht nur zur Befriedigung der Haftpflichtansprüche des Dritten durch Zahlung der Versicherungssumme an diesen „berechtigt" (§ 156 Abs. II VVG), sondern auch im Verhältnis zum Unternehmer als dem Versicherten vertraglich verpflichtet[43]). Überdies ist die in der Zahlung des Schadenbetrages an den Unternehmer zu erblickende Verfügung in Ansehung des Dritten unwirksam, so daß der Versicherer bei Pfändung und Überweisung des Versicherungsanspruches durch den Haftpflichtberechtigten Gefahr läuft, den Schadenbetrag noch einmal zahlen zu müssen[44]). Der Versicherer könnte lediglich über die BGB-Vorschriften über die ungerechtfertigte Bereicherung vom Unternehmer den an diesen bezahlten Betrag zurückverlangen, weil er eine Leistung erbracht hatte, zu der er auf Grund des vertraglichen Schuldbefreiungsanspruchs des Unternehmers nicht verpflichtet gewesen war.

Hat der Unternehmer von sich aus mit eigenen Mitteln den Schaden des Haftpflichtberechtigten reguliert, so ist kein Raum mehr für eine Schuldbefreiung. Der ursprüngliche Befreiungsanspruch des Unternehmers gegen den Versicherer hat sich durch die Befriedigung der Haftpflichtansprüche des Dritten in diesem Fall in einen unmittelbaren Zahlungsanspruch verwandelt[45]), so daß auch insofern ein Wahlrecht des Versicherers ausgeschlossen ist. Die Leistungspflicht des Versicherers kann nur noch durch Zahlung des Schadenbetrages an den Unternehmer erfüllt werden.

---

[39]) Wolgast in ZfV 1958, S. 16.
[40]) Prölss § 156 VVG Anm. 4.
[41]) Möller in JW 1934, S. 1076.
[42]) Prölss in JZ 1955, S. 211, Anm. zu BGH.
[43]) RGZ 156, 6 (9/10).
[44]) Hein § 38 Anm. 1; Wolgast in ZfV 1958, S. 16.
[45]) RGZ 70, 257 (259); Wolgast in ZfV 1958, S. 16.

Es handelt sich somit um zwei einander ausschließende Fälle, in denen der Versicherer gem. § 156 VVG den Versicherungsanspruch im ersten Fall durch Leistung an den Dritten und nach Befriedigung der Ansprüche des Haftpflichtberechtigten durch den Unternehmer an diesen tilgen muß. Ein Wahlrecht hinsichtlich der einen oder anderen Tilgungsart ist dem Versicherer nicht eingeräumt[46]). Eine derartige Wahlbefugnis des KVO-Versicherers würde im übrigen der durch die Haftpflichtversicherung geschützten Interessenlage des Unternehmers als des Versicherten widersprechen, weil durch die Möglichkeit des Versicherers, durch Zahlung an den Unternehmer den Versicherungsanspruch zu erfüllen, infolge Zugriffs anderer Gläubiger auf die ausgezahlte Versicherungssumme die mit der Haftpflichtversicherung bezweckte Entlastung des Unternehmers von der Haftpflichtschuld gefährdet werden könnte. Außerdem ist der KVO-Haftpflicht-Versicherer nicht berechtigt, die mit der Abwicklung der Haftpflichtschuld verbundenen Kosten (§ 150 VVG) und Mühen auf den versicherten Unternehmer abzuwälzen[47]).

2. Abtretung der Ansprüche an den geschädigten Dritten

Gem. § 38 Abs. III KVO ist der Unternehmer berechtigt und auf Verlangen des Verfügungsberechtigten verpflichtet, die ihm aus dem Versicherungsverhältnis zustehende Rechte an diesen abzutreten. Es handelt sich hierbei ausschließlich um die Abtretung des Schuldbefreiungsanspruchs des Unternehmers gegen die KVO-Versicherer[48]). Bei diesem sind im Gegensatz zum Rechtsschutzanspruch begründete Ersatzansprüche des Verfügungsberechtigten im Rahmen der KVO-Vorschriften vorauszusetzen. Erst wenn durch gerichtliche Entscheidung oder außergerichtliche Vereinbarungen die Begründetheit der Haftpflichtansprüche feststeht, sind die KVO-Versicherer zur Schadloshaltunng des geschädigten Dritten dem Versicherungsnehmer gegenüber verpflichtet, soweit ihnen nicht andere, aus dem Versicherungsvertragsverhältnis sich ergebende Einwendungen gegenüber dem Freistellungsanspruch möglich sind. An diesem der Haftpflichtversicherung innewohnenden Trennungsprinzip in Ansehung des Haftpflicht- und Deckungsverhältnisses ändert sich nichts bei der Abtretung der Rechte des Unternehmers gem. § 38 Abs. III KVO an den Verfügungsberechtigten, dessen Ersatzforderung sich auch nach der erfolgten Abtretung ausschließlich gegen den Unternehmer richtet. Der ihm übertragene Freistellungsanspruch ist mit seinem Haftpflichtanspruch nicht identisch und verwandelt sich erst in einen Zahlungsanspruch, wenn feststeht, daß seine Schadensersatzansprüche nach Maßgabe der KVO-Haftungsbestimmungen begründet sind[49]). Somit kann der Verfügungsberechtigte auf Grund der ihm abgetretenen Rechte keine Ansprüche aus dem Haftpflichtverhältnis in einem Haftpflichtprozeß, der bezüglich des Deckungsverhältnisses den Charakter eines Schadensfeststellungsverfahren hat[50]), gegen die Versicherer geltendmachen[51]). Den am Haftpflichtverhältnis unbeteiligten Versicherern würde im übrigen die erforder-

[46]) BGHZ 15, 154 (158).
[47]) RGZ 70, 257 (260); BGHZ 15, 154 (158).
[48]) Heim in ZfV 1956, S. 771/772; Wolgast in ZfV 1958, S. 17.
[49]) BGHZ 7, 246; OLG Düsseldorf vom 9. 4. 1957 in VersR 1957, S. 580; Prölss § 156, Anm. 5 c.
[50]) BGH vom 12. 2. 1959 in VersR 1959, S. 256; Prölss § 149 Anm. 5.
[51]) RGZ 141, 185 (190); OLG Düsseldorf vom 9. 4. 1957 in VersR 1957, S. 579; Guelde § 38 Anm. 2; Heim in ZfV 1956, S. 772; Wolgast in ZfV 1958, S. 17.

liche Kenntnis der für dieses Verfahren maßgeblichen Sachzusammenhänge fehlen. Der Abtretungsempfänger vermag lediglich gegen den Versicherer im Deckungsprozeß Klage zu erheben auf Feststellung, daß dieser verpflichtet ist, ihm als Rechtsnachfolger des Versicherungsnehmers Versicherungsschutz zu gewähren. Es ist ihm aber nicht möglich, die Haftpflichtfrage in diesen Prozeß einzuführen, die nur Gegenstand eines Haftpflichtverfahrens gegen den Unternehmer sein kann. Da es sich bei den nach § 38 Abs. III KVO abgetretenen Rechten um abgeleitete Ansprüche handelt, muß der geschädigte Dritte als Zessionar insoweit gem. § 404 BGB alle Einwendungen der Versicherer aus dem Deckungsverhältnis hinsichtlich des Schuldbefreiungsanspruchs gegen sich gelten lassen, ohne jedoch zugleich seine Rechte gem. §§ 158 b ff VVG zu verlieren.

D. Zusätzlicher Versicherungsschutz

I. Notwendigkeit eines zusätzlichen Versicherungsschutzes

Das Interesse des Verfügungsberechtigten an der Realisierbarkeit seiner berechtigten Ersatzansprüche gegen den Unternehmer ist nur insoweit geschützt, als seine Haftpflichtansprüche durch einen adaequaten Versicherungsschutz gedeckt sind. In den Fällen, in denen die Haftung des Unternehmers für Güterschäden nach der Kraftverkehrsordnung entweder ausgeschlossen oder summenmäßig beschränkt ist oder Franchisen bei Ladungsverlusten bestehen, bietet auch die KVO-Versicherung als Versicherung der Haftpflichtinteressen des Unternehmers dem Verfügungsberechtigten keine Gewähr für seine Schadloshaltung. Dieses Risiko hat er selbst zu tragen, so daß sich die Frage nach einem zusätzlichen Versicherungsschutz oder nach anderen Sicherheiten für den Verfügungsberechtigten erhebt. Dabei ist zu berücksichtigen, daß zahlreiche Auftraggeber des Unternehmers fast ausschließlich an der Beförderung solcher Güter interessiert sind, die auf Grund ihrer Beschaffenheit während des Transportes erhöhten Gefahren ausgesetzt sind oder bei denen auf Grund ihres bestimmungsmäßigen Gebrauchs die Beschlagnahmegefahr im Berlin-Verkehr besonders groß ist[52]).

Bei Ladungsinteressenten, die nahezu ausnahmslos derartige Güter im Fernverkehr mit Kraftfahrzeugen befördern lassen, wird auch das Geschäftsinteresse des Unternehmers an der Erhaltung und Ausweitung seines Kundenstammes nach einer zusätzlichen Sicherheit verlangen, vor allen Dingen in den Fällen, in denen er sich mit seinen Betriebsmitteln für die Beförderung derartiger Güter eingerichtet hat.

II. Haftungserweiterung mit zusätzlicher Haftpflichtversicherung

Naheliegend für den Unternehmer wäre hierbei seine Haftungserweiterung gegenüber den KVO-Vorschriften auf Grund vertraglicher Vereinbarungen und der Abschluß einer zusätzlichen Haftpflichtversicherung, um die erweiterte Haftung versicherungsmäßig abzudecken. Die Prä-

[52]) Heim in VW 1957, S. 287.

mienzahlung für diese über den in § 27 Abs. I S. 1 GüKG beschriebenen Umfang hinausgehende Haftpflichtversicherung könnte der Unternehmer aus seinem eigenen Vermögen bestreiten oder aber seinem Auftraggeber, dem in erster Linie die Haftungserweiterung und ihre versicherungsmäßige Abdekkung zugute kommt, aufbürden.

Dieser Haftungserweiterung des Unternehmers gegenüber einzelnen Auftraggebern oder bestimmten Gruppen von Ladungsinteressenten steht indessen das Begünstigungsverbot des § 22 Abs. II GüKG entgegen, dem zufolge alle von den KVO-Vorschriften — als Bestandteil des Tarifs (§ 20 GüKG) — abweichenden Abreden, die nicht veröffentlicht sind und unter gleichen Bedingungen nicht jedermann zugute kommen, nichtig sind. Anstelle der tarifwidrigen Abreden gelten gem. § 22 Abs. III GüKG die in der Kraftverkehrsordnung enthaltenen Beförderungsbedingungen. Zweck dieser in den GüKG-Bestimmungen sich findenden zwingenden Regelung ist die Unterbindung von unlauterem Wettbewerb gegenüber den anderen Fuhrunternehmern einschließlich der Eisenbahn[53]).

Die als zusätzliche Sicherheit für den Verfügungsberechtigten denkbare Haftungserweiterung und ein dieser entsprechender Haftpflichtversicherungsschutz sind als Bestandteil des Tarifs gem. § 21 GüKG nicht veröffentlicht und entsprechen nicht der vorgeschriebenen gleichmäßigen Behandlung von Beförderungsaufträgen im gewerblichen Güterfernverkehr. Der Unternehmer würde einzelnen Auftraggebern Vergünstigungen für dasselbe Entgelt einräumen, die anderen Ladungsinteressenten nicht zugute kommen, was mittelbar einer Ermäßigung des Beförderungsentgelts gleichkommt[54]).

Dasselbe gilt für eine zusätzliche Haftpflichtversicherung, deren Prämien vom Auftraggeber gezahlt werden. Die hierfür aufzubringende geringfügige Prämie würde in keinem Verhältnis zu der Haftungserweiterung des Unternehmers stehen und daher keine adaequate Gegenleistung darstellen. Außerdem ist die Prämienzahlung für eine Haftpflichtversicherung durch den Haftpflichtberechtigten, der am Versicherungsvertrag nicht beteiligt ist, dem Versicherungsrecht unbekannt und darum schlechthin undenkbar.

III. Transportversicherung

Als weitere Möglichkeit eines zusätzlichen Schutzes der Interessen des Auftraggebers ist eine vom Unternehmer neben der für ihn vorgeschriebenen Güterschadens-Haftpflichtversicherung abzuschließende Transportversicherung denkbar, bei der der Auftraggeber Versicherter ist. Die Prämien könnten hierbei entweder vom Unternehmer selbst getragen werden oder zu Lasten des jeweiligen Verladers gehen.

1. Prämienzahlung zu Lasten des Unternehmers

Soweit die Prämienzahlung bei dieser Transportversicherung aus dem eigenen Vermögen des Unternehmers erfolgt, ist dieser zusätzliche Versicherungsschutz ebenfalls im Verhältnis des Unternehmers zum Auftraggeber als

[53]) OLG Hamburg vom 29. 10. 1952 in MDR 1953, S. 48.
[54]) Heim in VW 1957, S. 288.

Tarifverstoß gem. § 22 Abs. II GüKG rechtlich unzulässig. Der Verfügungsberechtigte würde im Versicherungsfall auf Grund einer Leistung des Unternehmers einen Anspruch auf Schadloshaltung erlangen, der über dasjenige hinausgeht, was er nach den KVO-Haftungsvorschriften verlangen kann[55]). Die Aufbringung der Prämien aus dem Vermögen des Unternehmers kommt somit einer unzulässigen Vergünstigung gegenüber der tariflichen Regelung gleich.

2. Prämienzahlung zu Lasten des Auftraggebers

a) Schließt dagegen der Unternehmer eine Transportversicherung für fremde Rechnung — auf Kosten des Auftraggebers ab — so übernimmt er keine zusätzlichen Risiken, die nach den KVO-Vorschriften der Verfügungsberechtigte selbst zu tragen hat (§ 22 Abs. II GüKG) und gewährt auch keine unzulässige Vergünstigung wie bei der Prämienzahlung aus eigenen Mitteln. Er besorgt lediglich neben der ihm nach dem Beförderungsvertrag obliegenden Leistung ein Geschäft für den Auftraggeber. Diese Transportversicherung, bei der der Auftraggeber Versicherter ist, deckt auch diejenigen Schäden, für die nach den KVO-Vorschriften die Haftung des Unternehmers ausgeschlossen oder die Ersatzpflicht summenmäßig beschränkt ist. Desgleichen ist durch sie der Ersatz des dem Auftraggeber erwachsenen Schadens in den Fällen gewährleistet, in denen der Unternehmer zwar nach den KVO-Bestimmungen haftet, aber trotz gesetzlichen Gebots eine KVO-Versicherung nicht abgeschlossen oder aus anderen Gründen den Versicherungsschutz verwirkt hat, ohne daß zugunsten des Geschädigten § 158c VVG Anwendung findet[56]).

b) — aa) Die Unbedenklichkeit eines derartigen Versicherungsschutzes durch den Abschluß einer Transportversicherung für fremde Rechnung ergibt sich aus seiner Zulässigkeit gegenüber dem Begünstigungsverbot des § 22 Abs. II GüKG, weil im Schadensfall keine übertarifliche Leistung vom Unternehmer erbracht wird. Der Verfügungsberechtigte erlangt lediglich auf Grund einer auf seine Kosten abgeschlossenen Versicherung Anspruch gegen den Transportversicherer auf Schadloshaltung[57]).

Dieser zusätzliche Versicherungsschutz, der sich auf alle bei der Beförderung eintretenden Schäden, einschließlich derjenigen, für die der Unternehmer nach den KVO-Vorschriften haftet, erstreckt, bedeutet im Verhältnis zur KVO-Versicherung keine Doppelversicherung[58]) mit einer gesamtschuldnerischen Haftung der Versicherungsträger (§ 59 VVG). Die KVO-Versicherung ist eine Versicherung der Haftpflichtinteressen des Güterfernverkehrs-Unternehmers. Die Transportversicherung hingegen bewirkt den Schutz der Sachinteressen des Verfügungsberechtigten gegenüber den sich aus dem Transport für das Beförderungsgut ergebenden Gefahren. Es ist somit nicht bei der KVO-Versicherung und der Transportversicherung dasselbe Interesse geschützt. Ebensowenig sind die Versicherten bei beiden Versicherungen identisch, wie es für die Anwendung des § 59 Abs. I VVG vorauszusetzen ist. Mithin findet in den Fällen, in denen der Unternehmer nach

---

[55]) Heim in VW 1957, S. 288.
[56]) Hick in VW 1950, S. 384/385.
[57]) Heim in VW 1957, S. 289.
[58]) Heim in ZfV 1954, S. 300; Möller in ZfV 1951, S. 463.

den KVO-Haftungsbestimmungen ersatzpflichtig ist und insoweit KVO-Versicherungsschutz besteht, ein interner Ausgleich gem. § 59 Abs. II S. 1 VVG zwischen dem KVO-Versicherer und dem Transportversicherer nicht statt.

bb) Zwar braucht sich der Verfügungsberechtigte im Verhältnis zu dem von ihm in Anspruch genommenen Unternehmer nicht dasjenige anrechnen zu lassen, was er auf Grund seines Versicherungsvertrages vom Transportversicherer zu fordern berechtigt ist. Erlangt er jedoch vom KVO-Versicherer (anstelle des Unternehmers) vollen Ersatz seiner Schäden, so stehen ihm insoweit keine weiteren Ansprüche mehr gegen den Transportversicherer zu; denn diese zusätzliche Schadensversicherung darf nicht zu seiner Bereicherung führen. Er kann den entstandenen Schaden nicht doppelt ersetzt verlangen.

cc) Die im Auftrage des Absenders abgeschlossene Transportversicherung ist ausschließlich eine Versicherung fremden Interesses, nämlich des Sacheigentümerinteresses des Kunden des Unternehmers. Sie deckt nicht zugleich das Sachersatzinteresse des Unternehmers ab, dessen Haftpflichtrisiko durch die gesetzliche KVO-Haftpflicht-Pflichtversicherung versichert ist.

Gemäß § 148 VVG findet die Vorschrift des § 67 Abs. I S. 2 VVG in der Transportversicherung keine Anwendung. Im Versicherungsfall (Verlust oder Beschädigung des Beförderungsgutes) geht somit die Schadensersatzforderung auch dann kraft Gesetzes auf den leistenden Transportversicherer über, wenn der Übergang sich nachteilig für den entschädigten Versicherungsnehmer auswirkt, wie es etwa infolge mangelnder Solvenz des in Anspruch genommenen oder zu nehmenden Schädigers bei einer Teilentschädigung durch den Versicherer der Fall sein kann[59]). In § 67 VVG wird nur vom „Versicherungsnehmer" gesprochen, dessen Ersatzansprüche auf den leistenden Versicherer übergehen. Gleichwohl muß auch bei Personenungleichheit von Versicherungsnehmer und Versicherten für den Fall, daß ein außenstehender Dritter dem Versicherten schadensersatzpflichtig wird, der Ersatzanspruch des Versicherten, dem die Leistung des Versicherers bei der Versicherung für fremde Rechnung zugute kommt, auf Grund des Normzwecks und der gleichen Interessenlage in analoger Anwendung des § 67 Abs. I VVG auf den leistenden Transportversicherer übergehen[60]).

Der gesetzliche Übergang der Haftpflichtansprüche vom Versicherungsnehmer oder Versicherten gegenüber einem Dritten als Schädiger auf den ersatzleistenden Versicherer folgt somit für jeden Fall, in dem es sich um einen außerhalb des Versicherungsvertrages stehenden Dritten handelt, ohne weiteres aus der Vorschrift des § 67 Abs. I VVG. Prölss[61]) bezeichnet als „Dritten" im Sinne des § 67 Abs. I S. 1 VVG denjenigen, der nicht Versicherungsnehmer oder Versicherter ist. Eine weitergehende Beschreibung des Dritten findet sich bei Ehrenzweig[62]), der als Dritten denjenigen ansieht, „der nach gemeinem Recht kraft Gesetz oder Vertrag zum Schadensersatz verpflich-

[59]) Brockmann in VersR 1960, S. 1; Ehrenzweig S. 287.
[60]) Bruck S. 667; Möller in JW 1934, S. 1079 r. Sp. oben; Prölss § 67 VVG Anm. 4; RGZ 148, 137 (144); BGH vom 28. 11. 1957 in VersR 1957, S. 814 (815); vom 30. 4. 1959 in VersR 1959, S. 500.
[61]) § 67 VVG Anm. 2 mit zit. Rspr.
[62]) Versicherungsvertragsrecht S. 286.

tet ist, nicht auch einen dem Schadenfall mitbeteiligten Versicherer". Der von Prölss vertretenen Auffassung folgend, wonach als regreßpflichtiger Schädiger nur ein am Versicherungsvertrag Unbeteiligter in Frage kommt, würde der Unternehmer nur dann regreßpflichtig sein können, wenn er den Versicherungsvertrag als unmittelbarer Stellvertreter seines Kunden im Sinne der §§ 164 ff BGB abgeschlossen hat. In diesem Fall ist sein Auftraggeber Kontrahent des Versicherungsvertrages und als solcher Versicherungsnehmer. Die Möglichkeit einer Inanspruchnahme des ersatzpflichtigen Unternehmers durch den leistenden Transportversicherer ergibt sich dann durch entsprechende Anwendung des § 67 Abs. I VVG.

Regelmäßig wird jedoch der Unternehmer den Versicherungsvertrag nicht mit dem erkennbaren Willen (§ 164 Abs. II BGB) abschließen, im Namen seines Kunden zu handeln. Auch ist nach der in § 74 Abs. II VVG enthaltenen Auslegungsregel im Zweifel anzunehmen, daß die Transportversicherung, als Versicherung fremden Interesses, selbst bei Namensnennung des Auftraggebers im eigenen Namen für fremde Rechnung abgeschlossen wird. Es ist außerdem zu berücksichtigen, daß vielfach die Fuhrunternehmer zugleich Spediteure sind und als solche grundsätzlich in mittelbarer Stellvertretung rechtsgeschäftlich tätig werden. Der Unternehmer wird mithin grundsätzlich als Vertragskontrahent und somit als Versicherungsnehmer am Versicherungsvertrage beteiligt sein. Dies müßte nach der von Prölss u. a. vertretenen und oben wiedergegebenen Meinung zur Folge haben, daß der Unternehmer, der auf Grund der weitgehenden Haftung nach den KVO-Vorschriften in erster Linie als Haftpflichtschuldner in Frage kommt, nicht im Regreßwege vom ersatzleistenden Transportversicherer in Anspruch genommen werden könnte; denn die Haftpflichtansprüche des versicherten Verfügungsberechtigten gegen ihn würden gem. § 67 Abs. I VVG nicht auf den Transportversicherer übergehen.

Inhaber der Ersatzansprüche bleibt — mangels anderweitiger vertraglicher Vereinbarung — der versicherte Geschädigte. Auf Grund ein und desselben Schadensereignisses würde somit der Versicherte zwei selbständige Ansprüche erlangen und nebeneinander geltend machen können: Neben dem Haftpflichtanspruch gegen den Unternehmer den vertraglichen Deckungsanspruch gegen den Transportversicherer. Durch die von dem Transportversicherer vorgenommene Schadensregulierung wird der Unternehmer nicht von seinen Haftpflichtschulden gegenüber dem Verfügungsberechtigten befreit. Bei der Geltendmachung der Ersatzansprüche durch den Haftpflichtberechtigten kann der Unternehmer nicht einwenden, daß der eingetretene Schaden bereits durch den Transportversicherer ausgeglichen worden ist. Der Geschädigte braucht sich nicht dasjenige anrechnen zu lassen, was er vom Transportversicherer bereits erlangt hat oder auf Grund des Versicherungsvertrages zu fordern berechtigt ist. Beide Ansprüche konkurrieren nicht miteinander und schließen sich auch nicht gegenseitig aus. Die Erfüllung beider voneinander zu trennenden, selbständigen Ansprüche hätte zur Folge, daß der Geschädigte den eingetretenen Schaden zweimal ersetzt bekommt und dadurch bei weitem mehr erhält, als er durch den Schadensfall verloren hat. Diese in der Schadensversicherung unerwünschte Bereicherung des Versicherten auszuschließen, ist Sinn und Zweck der Vorschrift des § 67 VVG[63]). Die

[63]) Reimer Schmidt in VersR 1953, S. 457.

Bereicherung des Versicherten läßt sich mithin nur durch den in § 67 Abs. I S. 1 VVG vorgeschriebenen Rechtsübergang auf den leistenden Versicherer vermeiden. Der Haftpflichtanspruch des Versicherten kann bei der Schadensregulierung durch den Transportversicherer nicht ohne weiteres fortfallen, um das Bereicherungsverbot nicht zu verletzen. Der Versicherte kann angesichts der Trennung von Haftpflicht- und Versicherungsanspruch nicht ohne besondere gesetzliche Grundlage auf eine nicht zu rechtfertigende Alternative, lediglich den einen o d e r anderen Anspruch geltend machen zu können, verwiesen werden. Bei Verneinung des Übergangs der Ersatzansprüche des Versicherten gegen den Versicherungsnehmer auf den leistenden Transportversicherer läßt sich somit eine Bereicherung des Versicherten im Schadensfall nicht ausschließen. Der Fortfall des Haftpflichtanspruchs bei Leistung durch den Transportversicherer würde im übrigen dem weiteren Zweck der Vorschrift des § 67 Abs. I VVG widersprechen[64]) und den Unternehmer als Schädiger, dessen Haftpflichtinteressen nicht zugleich durch die Transportversicherung abgedeckt sind, frei ausgehen lassen[65]). Der Unternehmer würde sich dem Vorwurf des Rechtsmißbrauchs aussetzen, wenn er den Transportversicherungsvertrag nicht als unmittelbarer Stellvertreter, sondern im eigenen Namen für fremde Rechnung abschließt und dadurch eine Entlastung von seinen Haftpflichtschulden erreichen würde[66]).

Um diese rechtlich und wirtschaftlich gleichermaßen zu mißbilligenden Folgen eines Ausschlusses des Unternehmers als des Versicherungsnehmers von der Inregreßnahme durch den Transportversicherer auszuräumen, verlangt der Normzweck des § 67 VVG den R e c h t s ü b e r g a n g vom Versicherten auf den leistenden Transportversicherer auch für die Fälle, in denen der V e r s i c h e r u n g s n e h m e r d e r S c h ä d i g e r ist. Eine Bereicherung des Versicherten und die Entlastung des Unternehmers von seinen Haftpflichtverbindlichkeiten wird durch die entsprechende Anwendung des § 67 Abs. I VVG ausgeschlossen.

Die von Möller[67]) vertretene Meinung, der Versicherungsnehmer könne niemals „Dritter" im Sinne des § 67 Abs. I S. 1 VVG sein, ist bei der Kraftverkehrsversicherung, die Gegenstand seiner Ausführungen gewesen ist, gerechtfertigt, betrifft aber nicht die vom Unternehmer abgeschlossene Transportversicherung als Versicherung ausschließlich f r e m d e r Interessen (Sacheigentümerinteressen)[68]). Bei der K r a f t v e r k e h r s v e r s i c h e r u n g ist regelmäßig der Fahrzeughalter Versicherungsnehmer und zugleich neben dem nach § 10 Abs. I AKB versicherten Fahrer und den gem. § 16 Abs. I AKB versicherten Insassen m i t v e r s i c h e r t. Es handelt sich somit bei der Kraftverkehrsversicherung n i c h t um eine Versicherung a u s s c h l i e ß l i c h f r e m d e r I n t e r e s s e n. Gegenüber den Ersatzansprüchen des mitversicherten Fahrers oder der mitversicherten Insassen kann sich außerdem der Halter als Versicherungsnehmer auf den ihm zugleich durch die Kraftver-

[64]) Reimer Schmidt in VersR 1953, S. 457.
[65]) Brockmann in VersR 1960, S. 6.
[66]) Reimer Schmidt in VersR 1953, S. 459.
[67]) in DAR 1953, S. 110.
[68]) Möller in JW 1934, S. 1079 bejaht den Rechtsübergang bei der Speditionsversicherung und verweist zur Vermeidung einer Bereicherung des Versicherten auf vereinbarte Freizeichnungsklauseln zugunsten des Haftpflichtigen. Eine Freizeichnung des Unternehmers von seiner Haftung nach den KVO-Vorschriften ist gem. § 26 GüKG ausgeschlossen.

kehrsversicherung gewährten Haftpflicht-Versicherungsschutz berufen, so daß für einen Rechtsübergang kein Raum mehr ist[69]). Auch Möller hat sich in seinen Ausführungen nicht an den Wortlaut des § 67 Abs. I S. 1 VVG und an die von Prölss[70]) vertretene Auffassung vom „Dritten" im Sinne des § 67 Abs. I S. 1 VVG gehalten und hat bei der Versicherung für fremde Rechnung einerseits den Übergang der Ersatzansprüche des Versicherten bejaht, andererseits Ansprüche des Versicherungsnehmers gegen den Versicherten auf den Versicherer übergehen lassen[71]).

Nicht allein auf Grund des Normzwecks ist der Rechtsübergang vom Versicherten auf den Versicherer bei Ersatzansprüchen gegen den Versicherungsnehmer geboten. Der von Prölss vertretene Grundsatz, daß als Dritter niemals der Versicherte oder Versicherungsnehmer in Frage kommt, daß also die Beteiligung am Versicherungsvertragsverhältnis eine Inregreßnahme ausschließt, entspricht nicht dem in § 67 VVG beschriebenen Stadium im Versicherungsverhältnis. Für die Anwendung des § 67 VVG ist der Eintritt des Versicherungsfalles vorauszusetzen. Vorher bestehen keine Ersatzansprüche, die auf den Versicherer übergehen können. Dieser ist vor dem Versicherungsfall auch nicht zur Leistung verpflichtet. Durch den Versicherungsfall erlangt der Versicherte bei der Versicherung ausschließlich seiner Interessen einen Deckungsanspruch gegen den Transportversicherer, mit dem der Versicherungsnehmer unmittelbar nichts zu tun hat und in Ansehung dessen er Dritter ist. Bei § 67 Abs. I S. 1 VVG beschränkt sich das komplexe Versicherungsvertragsverhältnis auf diesen Versicherungsanspruch. Dritter ist somit jeder, der hinsichtlich dieses vertraglichen Deckungsanspruches nicht Anspruchsberechtigter oder Leistungsverpflichteter ist.

Der Unternehmer, der dem Versicherungsvertrag im eigenen Namen für Rechnung seines Kunden, dessen Sacheigentümerinteressen geschützt sind, abgeschlossen hat, ist weder anspruchsberechtigt noch zur Leistung der Versicherungssumme verpflichtet. Der Unternehmer ist somit Dritter im Verhältnis zum Versicherungsanspruch, an dessen Erfüllung durch den Transportversicherer sich gem. § 67 Abs. I S. 1 VVG als Rechtsfolge der Übergang der Ersatzansprüche knüpft. Sachersatzinteressen und Haftpflichtinteressen des Unternehmers sind durch diese Transportversicherung, als Versicherung fremder Interessen, nicht zugleich abgedeckt. Der Transportversicherer ist dem Versicherten gegenüber zur Schadensregulierung verpflichtet und kann sich demzufolge nur durch Leistung an diesen von seinen vertraglichen Verbindlichkeiten befreien. Solange der Versicherte die Schadensumme nicht erhalten hat, ist der Schaden nicht ausgeglichen und demzufolge der Versicherungsanspruch noch nicht erfüllt. Gem. § 67 Abs. I S. 1 VVG gehen nach Erfüllung dieses Versicherungsanspruches die Haftpflichtansprüche des Versicherten gegen jeden, der im Deckungsverhältnis nicht anspruchsberechtigt und „kraft Gesetz oder Vertrag zum Schadensersatz verpflichtet ist"[72]), auf den Versicherer über. Ist der Unternehmer als Ver-

[69]) Brockmann in VersR 1960, S. 3.
[70]) § 67 VVG Anm. 2.
[71]) Möller in DAR 1953, S. 109.
[72]) Ehrenzweig S. 286.

sicherungsnehmer somit Schädiger, so erfolgt der Übergang der Haftpflichtansprüche des Versicherten gegen ihn auf den Transportversicherer in entsprechender Anwendung des § 67 Abs. I S. 1 VVG.

Schutzwürdige Interessen des Unternehmers werden durch den Gläubigerwechsel im Sinne des § 67 Abs. I S. 1 VVG nicht beeinträchtigt; denn an seinen Haftpflichtverbindlichkeiten ändert sich durch die Leistung des Transportversicherers nichts, und für den Unternehmer muß es unerheblich sein, ob der Geschädigte oder der Transportversicherer ihn in Anspruch nimmt. Der vom Gesetzgeber durch die Schaffung des § 67 VVG bezweckte Ausschluß einer Bereicherung des Geschädigten in der Schadenversicherung und einer Freistellung des Schädigers von Ersatzansprüchen erstreckt sich mithin auch auf die Fälle, in denen der Versicherungsnehmer und der Versicherte nicht personengleich sind[73]).

Wendet sich demnach der Verfügungsberechtigte wegen seines Schadens an seinen Transportversicherer, so gehen seine Ersatzansprüche gegen den Unternehmer in jedem Fall auf den Transportversicherer über, der sich seinerseits wiederum nach Maßgabe der Haftungsbestimmungen der Kraftverkehrsordnung wegen seiner Aufwendungen in voller Höhe im Regreßwege an den Unternehmer halten kann[74]).

dd) Infolge des gesetzlichen Forderungsübergangs erlangt der Transportversicherer den Haftpflichtanspruch gegen den Güterfernverkehrs-Unternehmer und wird als Rechtsnachfolger des Geschädigten in die Lage versetzt, nunmehr als Haftpflichtberechtigter sich im Wege der Zwangsvollstreckung (§ 828 ff. ZPO) den Versicherungsanspruch des Unternehmers überweisen zu lassen.

Krankt das KVO-Haftpflicht-Versicherungsverhältnis an einem Mangel, der die Leistungsfreiheit des KVO-Haftpflicht-Versicherers gegenüber dem Unternehmer nach sich zieht, so bleibt in Ansehung des Dritten bei der KVO-Haftpflichtversicherung als Pflichtversicherung (§ 27 GüKG) die Leistungsverpflichtung des Versicherers gem. § 158c VVG bestehen. Durch § 158c Abs. V VVG wird jedoch für diesen Fall klargestellt, daß auch dadurch dem Dritten kein unmittelbarer Anspruch gegen den Versicherer zusteht, daß vielmehr am Trennungsprinzip festzuhalten ist. Soweit der Transportversicherer als Rechtsnachfolger des Geschädigten dem Kreis der durch § 158c VVG geschützten Dritten zuzurechnen ist[75]), müßte er sich den Zugriff auf die fiktiven Versicherungsansprüche des Unternehmers gegen den KVO-Versicherer wie im Normalfall im Zwangsvollstreckungswege verschaffen[76]).

Die Frage nach der Zugehörigkeit des Transportversicherers zu den nach § 158c VVG geschützten Dritten hat einerseits mit dem Übergang des Haftpflichtanspruchs auf ihn nichts zu tun und läßt sich andererseits

[73]) Brockmann in VersR 1960, S. 5/6; Heim in ZfV 1954, S. 300; OLG Bremen vom 12. 2. 1952 in VersR 1952, S. 127 (128).
[74]) Heim in ZfV 1954, S. 300.
[75]) OLG Hamburg vom 9. 10. 1951 in VersR 1951, S. 271; OLG Braunschweig vom 1. 4. 1952 in VersR 1952, S. 272.
[76]) BGH vom 28. 11. 1957 in VersR 1957, S. 814 (815).

auch nicht unmittelbar aus dem Sinn und Zweck der Bestimmung des § 158c Abs. I, II VVG beantworten[77]).

Die Vorschrift des § 158c Abs. I, II VVG hat das Bestehenbleiben des Versicherungsanspruchs nur zugunsten des „Dritten" zur Folge, nicht auch zugunsten des Versicherungsnehmers, der nicht wie im Normalfall durch die Leistung des Versicherers von seiner Haftpflichtschuld befreit wird. Mit der Befriedigung der Haftpflichtansprüche des Dritten gehen vielmehr diese gem. § 158f VVG auf den leistenden Haftpflichtversicherer über[78]). Aus der vertraglichen Verbindlichkeit des Versicherers, den Versicherten von den Ansprüchen des geschädigten Dritten oder dessen Rechtsnachfolger zu entlasten (Befriedigungsverpflichtung), wird im Falle des § 158c VVG eine Dekkungspflicht. Der Versicherer hat an den Dritten nicht zu leisten, um den Versicherten von seiner Haftpflichtschuld zu befreien, sondern um den Haftpflichtanspruch des Dritten in den Grenzen des § 158c Abs. III VVG zu befriedigen[79]).

Sinn und Zweck dieser gesetzlichen Regelung ist die Gewährleistung der Erfüllung der berechtigten Ersatzansprüche des Dritten trotz Obliegenheitsverletzung des Versicherten und des dadurch bedingten kranken Haftpflichtversicherungsverhältnisses[80]). Der durch die Pflichtversicherung in erster Linie angestrebte Schutz der Interessen des Haftpflichtberechtigten wäre lückenhaft, wenn durch von ihm nicht beeinflußbare Umstände oder durch ein Verhalten des Haftpflichtversicherten die Befriedigung seiner Ersatzansprüche in Frage gestellt werden würde.

Es ist naheliegend, allein aus diesem Sinn und Zweck der durch § 158c VVG geschaffenen Rechtslage ein Zurückgreifen auf das kranke Haftpflichtversicherungsverhältnis in den Fällen auszuschließen, in denen der Geschädigte sich mit seinen Ersatzansprüchen an einen anderen solventen Schuldner erfolgreich zu halten vermag oder auf diese Weise bereits Ersatz erlangt hat, und den Versicherungsanspruch nur insoweit fortbestehen zu lassen, wie es zur Schadloshaltung des geschädigten Dritten erforderlich ist[81]). Als Folge dieser Betrachtungsweise würde sich der Ersatzleistende nicht auf § 158 VVG berufen und den im Grunde leistungsfreien Haftpflichtversicherer in Anspruch nehmen können; denn der Schutz des § 158c VVG müßte demnach ausschließlich dem Geschädigten und nicht seinem Rechtsnachfolger zugute kommen[82]).

Den Kreis der durch die Vorschrift des § 158c VVG geschützten Dritten auf die Geschädigten selbst zu beschränken und diejenigen grundsätzlich auszuschließen, auf die die Haftpflichtforderung übergegangen ist, würde sich indessen auf die Interessen des Geschädigten in den Fällen nachteilig aus-

---

[77]) BGHZ 7, 244 (248/249).

[78]) OLG Saarbrücken vom 22. 10. 1954 in VersR 1955, S. 246 (247).

[79]) BGHZ 7, 244 (247).

[80]) BGHZ 24, 308; 25, 330; 26, 133; OLG Düsseldorf vom 18. 10. 1955 in VersR 1956, S. 111; OLG Karlsruhe vom 2. 11. 1956 in VersR 1956, S. 776; OLG Saarbrükken vom 6. 6. 1956 in VersR 1957, S. 145; OLG Schleswig vom 29. 5. 1951 in VersR 1951, S. 206; OLG Celle vom 14. 7. 1954 in VersR 1954, S. 427.

[81]) Jacobi in VersR 1951, S. 224; Möller in VersR 1952, S. 273 Anm. zu OLG Braunschweig; Prölss in VersR 1952, S. 369 Anm. zu BGH.

[82]) Voigt in DAR 1951, S. 73.

wirken, in denen er an einer umgehenden Schadensregulierung interessiert ist und aus diesem Grunde von einem Dritten Ersatz unter gleichzeitiger Abtretung seiner Haftpflichtansprüche erlangen kann. Bei einem grundsätzlichen Ausschluß der Rechtsnachfolger vom Schutz des § 158c VVG würde niemand ohne eigene Verbindlichkeit gegenüber dem Geschädigten bereit sein, die Schadensregulierung vorzunehmen und sich dafür die Haftpflichtansprüche gegen den Schädiger übertragen zu lassen.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, daß die Rechtsnachfolger des Geschädigten ihre Rechtsposition bei § 158c VVG nicht aus derjenigen des Geschädigten ableiten, sondern sie auf ihre eigene Rechtsstellung als Haftpflichtberechtigte gründen. Eine Unterscheidung zwischen primären und zweitrangigen Haftpflichtgläubigern findet nicht statt. Die Bedeutung der Rechtsnachfolge selbst erschöpft sich in dem Übergang des Haftpflichtanspruchs des Geschädigten gegen den Haftpflichtigen. Die dadurch erworbene Rechtsposition ermöglicht es dem Rechtsnachfolger, nunmehr als Haftpflichtberechtigter im Wege der Zwangsvollstreckung Zugriff auf den Versicherungsanspruch zu nehmen und bei einem kranken Haftpflichtversicherungsverhältnis gem. § 158c VVG gegen den Haftpflichtversicherer vorzugehen. Dies kann ihm nicht mit der Begründung versagt werden, er gehöre nicht zu den geschützten Dritten im Sinne des § 158c VVG, weil er nicht der ursprüngliche Geschädigte sei. Dem Wortlaut des § 158c VVG kann für eine derartige unterschiedliche Behandlung von Haftpflichtberechtigten nichts entnommen werden. Bedenken dagegen, den Rechtsnachfolger des Geschädigten zu dem nach § 158c VVG geschützten Personenkreis zu zählen, ergeben sich auch nicht aus dem Sinn und Zweck dieser Vorschrift[83]).

Trotz des grundsätzlichen Einschlusses der Rechtsnachfolger des Geschädigten in den Kreis der nach § 158c VVG geschützten Dritten ist der ersatzleistende Transportversicherer im Hinblick auf die in § 158c Abs. IV VVG enthaltene Ausnahmeregelung nicht berechtigt, gegen den KVO-Versicherer unter Berufung auf dessen Leistungspflicht in Ansehung des Dritten vorzugehen. Die Bestimmung des § 158c Abs. IV VVG betrifft ihrem Wortlaut nach den Fall einer bestehenden Doppelhaftpflichtversicherung des Schädigers, nämlich das Zusammentreffen der Haftung des im Grunde leistungsfreien Haftpflichtversicherers aus § 158c VVG mit der Haftung eines anderen leistungspflichtigen Haftpflichtversicherers aus einem wirksamen Versicherungsverhältnis. Unter Abweichung von § 59 VVG entfällt gem. § 158c Abs. IV VVG die Haftung des leistungsfreien Versicherers mit der Folge der ausschließlichen und alleinigen Haftung des leistungspflichtigen Haftpflichtversicherers. Da das Fortbestehen der Leistungspflicht des Versicherers gem. § 158c VVG nicht die Befreiung des Schädigers von seiner Haftpflichtschuld zum Gegenstand hat und diese auch nicht herbeiführt (§ 158f VVG), sondern lediglich die Schadloshaltung des Dritten bezweckt, erklärt sich die Ausnahmevorschrift des § 158c Abs. IV VVG bei einer Doppelhaftpflichtversicherung nicht daraus, daß der Versicherungsnehmer gegen einen anderen Haftpflichtversicherer einen wirksamen Schuldbefreiungsanspruch hat. Der Grund ist vielmehr darin zu finden, daß sich der Geschädigte durch Pfändung des vollwirksamen Versicherungsanspruches an den anderen leistungspflichtigen Haftpflichtversicherer zu halten vermag[84]).

[83]) BGHZ 7, 244 (250).
[84]) OLG Saarbrücken vom 22. 10. 1954 in VersR 1955, 246 (247).

Dadurch ist dem durch § 158c VVG angestrebten Schutz der Interessen des Geschädigten Genüge getan, so daß es einer Heranziehung des im Grunde leistungsfreien Haftpflichtversicherers nicht mehr bedarf[85]).

Die Vorschrift des § 158c Abs. IV VVG, bei deren Schaffung der Gesetzgeber in erster Linie die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung im Auge hatte[86]), die aber gem. § 158b VVG nicht auf die Haftpflichtversicherung der Kraftfahrzeughalter beschränkt ist, bezweckt eine Entlastung des lediglich aus § 158c Abs. I und II VVG haftenden, im übrigen aber leistungsfreien Versicherers[87]). Die von Prölss[88]) vertretene Auffassung, daß durch die Vorschrift des § 158c Abs. IV VVG im Interesse des Versicherungsnehmers der in § 158f VVG vorgesehene Rückgriff vermieden werden soll, geht im Hinblick auf die Identität des Regreßanspruchs mit der Schadensersatzforderung des Geschädigten[89]) dagegen fehl[90]).

Entfällt somit die Haftung des an sich leistungsfreien Haftpflichtversicherers aus § 158c Abs. I und II VVG bereits dann, wenn der Geschädigte in der Lage ist, durch Pfändung des Versicherungsanspruchs bei einem anderen leistungspflichtigen Haftpflichtversicherer des Schädigers Erfüllung seiner berechtigten Ersatzansprüche zu erlangen, so muß dies erst recht gelten, wenn und soweit ihm selbst ein Versicherer unmittelbar aus einem rechtswirksamen Versicherungsverhältnis haftet[91]). In entsprechender Auslegung des Grundgedankens des § 158c Abs. IV VVG kann somit der Geschädigte, solange seine Schadloshaltung durch einen ihm vertraglich zur Leistung verpflichteten Versicherer gewährleistet ist, nicht den an sich leistungsfreien Versicherer im Wege der Pfändung von Versicherungsansprüchen in Anspruch nehmen. Eine Deckungspflicht des Haftpflichtversicherers auf Grund des § 158c Abs. I und II VVG besteht in derartigen Fällen nicht. Demzufolge kann auch der Transportversicherer trotz des gesetzlichen Übergangs der Haftpflichtansprüche auf ihn sich nicht im Regreßwege an den KVO-Haftpflichtversicherer halten.

Es wäre überdies unbillig, wenn der Transportversicherer, der auf Grund eines wirksamen Versicherungsverhältnisses und somit als Folge eigener Vertragspflichten eine Schadensregulierung vorgenommen hat, sich auf Kosten des an sich leistungsfreien Haftpflichtversicherers schadlos zu halten vermag[92]), obwohl er für die Übernahme der Transportrisiken durch die an ihn gezahlten Prämien eine Gegenleistung erlangt hat, was beim lediglich nach § 158c VVG leistungspflichtigen KVO-Haftpflichtversicherer regelmäßig nicht der Fall sein wird. Es handelt sich insofern um eine Belastung des Transportversicherers mit dem wirtschaftlichen Risiko der möglichen Uneinbringlichkeit der auf ihn übergegangenen Schadensersatzforderung gegen den

---

[85]) BGHZ 7, 244 (251).
[86]) Voigt in DAR 1951, S. 73.
[87]) Möller in VersR 1952, S. 273 Anm. zu OLG Braunschweig.
[88]) in VersR 1952, S. 369 Anm. zu BGH.
[89]) Reimer Schmid in VersR 1953, S. 457.
[90]) Reichert-Facilides in VersR 1955, S. 65/66.
[91]) BGHZ 7, 244 (251); OLG Köln vom 2. 3. 1954, 434 (435); LG Lüneburg vom 10. 12. 1954 in VersR 1955, S. 54; Voigt in DAR 1951, S. 73.
[92]) BGHZ 7, 244 (252); Reichert-Facilides in VersR 1955, S. 66/67.

Haftpflichtigen, das er bei seinen Dispositionen von vornherein berücksichtigen wird[93]).

Die Vorschrift des § 158c Abs. I und II VVG ist eng anzulegen[94]). Der Versicherungsschutz ist deshalb nur insoweit als fortbestehend zu betrachten, als es die Interessen des geschädigten Dritten erfordern, was in entsprechender Anwendung der sich aus § 158c Abs. IV VVG ergebenden Grundsätze dann nicht mehr vertretbar ist, wenn der Schaden des Dritten ausgeglichen worden ist durch einen leistungspflichtigen anderen Versicherer, der für die Gefahrübernahme bezahlt worden ist.

Die Ausnahmevorschrift des § 158c Abs. IV VVG und ihre entsprechende Anwendung erstrecken sich nur auf diejenigen Fälle, in denen die Erfüllung der Ersatzansprüche des Geschädigten durch andere leistungspflichtige Versicherer gewährleistet ist. Leistet ein anderer Ersatz für den dem Geschädigten entstandenen Schaden — ohne vertragliche Verpflichtung oder auf Grund eines Schuldverhältnisses, das kein Versicherungsverhältnis ist —, so erlangt er als Rechtsnachfolger des Geschädigten und somit als Haftpflichtberechtigter die Rechtsposition eines durch § 158c VVG geschützten Dritten[95]). Der Transportversicherer hingegen ist auf die Geltendmachung der auf ihn gem. § 67 VVG übergegangenen Haftpflichtansprüche gegen den Unternehmer beschränkt und scheidet kraft der entsprechenden Auslegung der Ausnahmevorschrift des § 158c Abs. IV VVG aus dem nach § 158c Abs. I VVG geschützten Kreis der Haftpflichtgläubiger aus.

E. Überwindung der Güterschadenshaftpflichtversicherung zugunsten akzessorischer Haftungsersetzung

Die in den KVO-Haftungsbestimmungen enthaltene grundsätzliche Erfolgshaftung, die losgelöst vom Verschulden des Unternehmers, auch zum Teil durch Zufall eingetretene Schäden erfaßt, findet ihre Rechtfertigung nicht in der Reaktion auf ein vorangegangenes Verhalten des Unternehmers oder seiner Beauftragten, sondern ist Ausdruck von Erwägungen über eine gerechte Schadensverteilung und kann deshalb auch als „Versicherungshaftung" bezeichnet werden[96]). Diese weitgehende Haftung ist allein bei einer Verteilung der Gefahren auf eine größere Risikogemeinschaft, nämlich auf die Versicherer, sinnvoll.

Es erscheint daher naheliegend, anstelle der KVO-Haftpflichtversicherung eine Versicherungsform zu finden, die dem Verfügungsberechtigten von vornherein die Möglichkeit einer direkten Inanspruchnahme des Versicherers eröffnet. Auf Grund des Schadensverteilungsprinzips bedeutet nämlich die Einschaltung eines Versicherers die Fortsetzung der Haftungsreihe über den Schädiger hinaus, weil letzten Endes die Schadloshaltung des Geschädigten durch die Versicherer

[93]) Reimer Schmidt in VersR 1953, 458.
[94]) Möller in VersR 1952, S. 274; Reichert-Facilides in VersR 1955, S. 66; Voigt in DAR 1951, S. 73; OLG Saarbrücken vom 22. 10. 1954 in VersR 1955, S. 246 (247).
[95]) BGHZ 20, 372 (375); Ehrenzweig in VersR 1954, S. 337; a. A. Prölss in VersR 1952, S. 369, Anm. zu BGH.
[96]) Sieg in ZHR Bd. 113, 99 ff.

nicht nur sichergestellt, sondern auch tatsächlich vorgenommen wird. Eine Möglichkeit für die direkte Inanspruchnahme des KVO-Versicherers durch den Haftpflichtberechtigten ist in der Erweiterung des Grundgedankens der Vorschrift des § 156 VVG zu erblicken, deren Parallelbestimmung im französischen Recht richtungsweisend für die „action directe" gewesen ist[97]).

Es ist nicht ohne weiteres verständlich, daß der geschädigte Verfügungsberechtigte sich zunächst an den Schadensverursacher halten soll, um auf Umwegen, die durch das der Haftpflichtversicherung eigene Trennungsprinzip begründet sind, Ersatz des ihm entstandenen Schadens vom Versicherer zu erlangen. Hierbei erscheinen Haftpflichtprozesse, als sogenannte „Schadenfeststellungsverfahren" für das Deckungsverhältnis, im Interesse der Versicherer vielfach als unvermeidlich, was wiederum den Geschäftsinteressen des Güterfernverkehrs-Unternehmers zuwiderlaufen muß, der anstelle einer gewissen Kulanz gegenüber seinen Kunden deren Ansprüche bestreiten muß, um den Versicherungsschutz für sich nicht zu verwirken. Mithin liegt die unmittelbare Schadensabwicklung gleichermaßen im Interesse der Güterfernverkehrs-Unternehmer wie der Verfügungsberechtigten.

Die Versicherer ihrerseits erleiden durch eine direkte Inanspruchnahme durch den Geschädigten insofern keine Nachteile, als sie nach wie vor lediglich im Rahmen der KVO-Bestimmungen Ersatz zu leisten hätten, wie es bei der KVO-Haftpflichtversicherung nach der gegenwärtigen Regelung auch der Fall ist. Gegenstand einer vom Unternehmer abzuschließenden, die jetzige Form der KVO-Versicherung ersetzenden Versicherung für Rechnung des Verfügungsberechtigten müßte der Schutz gegen die vom Unternehmer nach den KVO-Vorschriften zu verantwortenden, dem Beförderungsgut erwachsenden Transportgefahren sein. Auf diese Weise würden die Versicherer bei ihrer direkten Inanspruchnahme durch den Verfügungsberechtigten nur für die Schäden zu haften haben, für die der Unternehmer nach der Kraftverkehrsordnung belangt werden könnte, wie es der von Sieg[98]) beschriebenen, für den Bereich des Frachtrechts unwidersprochenen[99]), die Abwicklung von Schäden vereinfachenden und daher beschleunigenden „akzessorischen Haftungsersetzung" entspricht, die auch der Speditionsversicherung zugrunde liegt[100]). Somit würden keine Lücken im Versicherungsschutz entstehen. Gleichzeitig wäre keine Erweiterung der Haftung des KVO-Versicherers zu erwarten, weil die nach der gegenwärtigen Regelung bestehenden Regreßansprüche des KVO-Versicherers gegen den Unternehmer als Versicherungsnehmer beizubehalten sind. Außerdem würde eine Anpassung der Gesetzeslage an die in der Praxis überwiegend anzutreffende und rechtlich nicht zu beanstandende[101]) unmittelbare Schadensabwicklung der Haftpflichtversicherer gegenüber den Geschädigten unter Ausschaltung des Versicherungsnehmers erreicht werden. Durch das der KVO-Versicherung für fremde Rechnung zugrunde zu legende Prinzip der akzessorischen Haftungsersetzung würde zugleich ausgeschlossen werden, daß der Geschädigte im Schadensfall neben dem Versicherer gleichzeitig den Unternehmer in Anspruch nehmen könnte.

---

[97]) Beyer S. 27 ff.
[98]) Sieg in ZHR Bd. 113, 99 ff.
[99]) Boettinger in VersR 1952, S. 306.
[100]) vgl. Möller in JW 1934, S. 1079/1080.
[101]) BGH vom 23. 10. 1958 in DAR 1959, S. 17.

Lebenslauf

Ich, Diethard Geyer, wurde am 11. Dezember 1934 in Berlin als Sohn des Oberlandwirtschaftsrats Hans Geyer und seiner Ehefrau Margarete, geb. Wettich, geboren. Von 1941 bis zum Frühjahr 1943 besuchte ich die V. Volksschule in Berlin-Steglitz, nach der Evakuierung aus Berlin eine Dorfschule im Kreis Bublitz in Pommern bis zum Dezember 1943. Nach der Ausbombung in Berlin wohnte ich zusammen mit meinen Eltern und meinen beiden Geschwistern in Puchow, Kreis Waren in Mecklenburg, und besuchte hier die Volksschule bis zur Flucht im Februar 1945. Unser neuer Wohnsitz war Wessenstedt im Kreise Uelzen, wo ich bis zu unserem Wegzug im Jahre 1946 die Volksschule besuchte. Im Jahre 1946 bestand ich die Aufnahmeprüfung zur Oberrealschule in Rinteln, nachdem wir Obernkirchen als neuen Wohnsitz gewählt hatten. Im Herbst 1946 verzogen wir nach Scharnhorst, Kreis Celle, und ich besuchte die Oberrealschule in Celle bis zum Abschluß der Reifeprüfung im Jahre 1955. Im Sommer 1955 immatrikulierte ich mich bei der Universität Hamburg für das Studium der Rechtswissenschaft. Am 23. Dezember 1958 bestand ich nach siebensemestrigem Studium an der Universität Hamburg meine erste Juristische Staatsprüfung vor dem Prüfungsausschuß des Hanseatischen Oberlandesgerichts. Meinen Referendardienst trat ich am 9. März 1959 in Bayern an, nachdem meine Eltern im Jahre 1957 nach Schrobenhausen/Obb. gezogen waren. Seit Frühjahr 1960 wohne ich in Augsburg.